Д II 9999

Постоянное Совещание при Народном Комиссаре Путей Сообщения по надзору и оценке работ железнодорожного, водного и местного транспорта

СРЕДНЕ-АЗИАТСКАЯ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

15 ДЕК 1923

Под редакцией Управления делами Постоянного Совещания при Наркомпути

НКПС □ „ТРАНСПЕЧАТЬ“ □ МОСКВА
1923.

Д II 9999

Постоянное Совещание при Народном Комиссаре Путей Сообщения по надзору и оценке работ железнодорожного, водного и местного транспорта

СРЕДНЕ-АЗИАТСКАЯ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

18580

Под редакцией Управления делами Постоянного Совещания при Наркомпути

Перерег. 1950

ПРОВЕРКА 2007

Лен. Гос. Ун-т Научная библиотека им. Горького

НКПС ▫ „ТРАНСПЕЧАТЬ“ ▫ МОСКВА
1923.

Петрооблит № 10881, гор. Петроград. Наряд № 1115.

1-я Типо-литография „Транспечати“ НКПС имени тов. Дзержинского, Фонтанка, 117.

Отпечатано в количестве 350 экземпляров.

СПИСОК

присутствовавших на заседании Постоянного Совещания при Наркомпути по надзору и оценке работ железных дорог, водного и местного транспорта.

18-го октября 1923 года.

Председатель: Замнаркомпуть **И. Н. Борисов.**

Присутствовали: Член Коллегии НКПС *И. А. Грунин*, представители Средне-Азиатской ж. д.: Уполнаркомпуть и Начальник дороги *А. А. Дубинин*, Зам. Уполнаркомпуть *Ф. Я. Игнатенко*, Старший Инспектор при Наркомпути *В. М. Толстопятов*, Зам. Начальника Центрального Управления ж. д. транспорта *И. И. Бенешевич*, Пом. Нач. Отдела Тяги ЦУЖЕЛ'а *А. В. Воронцов-Вельяминов*, Начальник Технической Части Экспл. Отдела ЦУЖЕЛ'а *С. Н. Шишков*, Пом. Нач. Отдела Пути ЦУЖЕЛ'а *Н. И. Иванов*, Зам. Нач. Административного Управления *Л. М. Брагинский*, Инспектор Центрального Бюро Нормирования *В. В. Бок*, Член Фин.-Контр. Комитета *И. В. Щеповский*, Старший Инженер Хоз.-Матер. Отдела *С. М. Фатов*, от Центр. К-та по перевозкам *И. С. Вегер*, от Счетно-Бюджетного Отдела *А. В. Воинов*, Член Организационной Секции Трансплана *Н. П. Осипов*, от Тар.-Экономического Отдела *А. Н. Деменков*, от Бюро Статистики и Картографии *Е. В. Казанский*, от Отдела Связи и Электротехники *М. В. Котков*, Председатель Особого Совещания по научной организации труда на транспорте *П. М. Керженцев*, от Инспекции Путей Сообщения РКИ *В. В. Севастьянов*, К Средне-Азиатской *Я. Я. Кичигин*, Управляющий Делами Постоянного Совещания *С. В. Чернов*, Консультант Постоянного Совещания *А. Н. Богданов*.

Докладчик: Начальник Отдела Пути ЦУЖЕЛ'а *А. А. Лазаревский*.

Содокладчик: Консультант Постоянного Совещания *О. Г. Шобага*.

Секретарь: *И. В. Мисевич*.

ДОКЛАД

генерального докладчика

А. А. Лазаревского.

Обзор и оценка работ Средне-Азиатской железной дороги.

Средне-Азиатская железная дорога состоит из магистральных линий Красноводск-Ташкент и Урсатьевская-Андижан, общим протяжением 2053 версты, и из боковых ветвей общим протяжением 795 верст; таким образом, полная эксплоатационная длина дороги на 1/IV 1923 года составляет 2848 верст. Линия Красноводск-Ташкент, начинаясь от Каспийского моря, проходит по Туркменской области. Бухарской Республике и по областям Самаркандской и Сыр-Дарьинской. На пути от Красноводска к Ташкенту линия дороги проходит близ городов: Кизил-Арвата, Полторацка, Теджена, Мерва, Чарджуя, Новой Бухары, Катты-Кургана, Самарканда, Джизака и пересекает железными мостами реки: Теджен, Мургаб, Аму-Дарью, Зарявшан, Сияб и Сыр-Дарью, при чем длина моста через реку Аму-Дарью составляет 780 сажен. Наивысшая отметка полотна над уровнем Каспийского моря 480,11 с., близ ст. Куропаткино, на 1.474 версте от Красноводска; отметка ст. Ташкент 217,49 саж.

Громадное протяжение безводных и пустынных пространств, а также техническая отсталость обусловливают характерную черту Туркестана, в его естественном состоянии, как и прочих стран востока, именно: почти полное отсутствие колесных дорог и неналаженность гужевого транспорта. Поэтому, существующая железнодорожная магистраль приобретает для Туркестана совершенно исключительное значение. Можно сказать, что без Туркестанских железных дорог всякое общение края с остальной частью СССР было бы сведено к нулю. Вышеозначенное отсутствие местного транспорта указывает вместе с тем на затруднительность использовать в достаточной мере значение существующих магистралей без соответствующего количества подъездных путей. Необходимость в последних весьма ощутительна, и как Государство, так и местное население прилагает все усилия к восстановлению разрушенных железнодорожных боковых линий, примыкающих к Средне-Азиатской железной дороге. Благодаря восстановлению части означенных линий в длине эксплоатируемой сети произошли за последнее время следующие изменения: за 1922 год включены в эксплоатационную сеть ветви: Каган-Карши—147,41, Скобелево-Кувасай 21,28 версты. За 1923 год включена в эксплоатационную сеть линия Карши-Самсоново, протяжением 109,25 версты.

Финансовые вопросы.

Общее финансовое положение дороги тяжелое, так как выручка в период октября 1922—май 1923 года составляет 69,5% от открытых дороге на этот период кредитными расписаниями НКПС сумм. Подкрепления из Центра составляют всего 11% этих сумм. К тому же поступление подкреплений из Центра происходит недостаточно своевременно. По расходной смете на весь 1922—1923 года дорогой испрашивалось 17.600.070 реальных рублей. Согласовано Финансово-Контрольным Комитетом НКПС—11.596.602 товарных рубля, при доходной смете исчисленной ФКК в 5.679.550 товарных рублей.

Кредитными расписаниями ЦФ за время октябрь-май Средне-Азиатской железной дороге были открыты кредиты в следующих размерах по месяцам:

Месяцы.	По расходным расписаниям.	Дополн. ассигн.	Итого в зн. 1923 г.	В товарных рублях.
1922 года.				
Октябрь	3.660.779	11.657	3.672.636	647.731
Ноябрь	4.298.267	61.915	4.360.182	484.465
Декабрь	5.600.000	37.760	5.637.760	417.603
1923 года.				
Январь	12.052.000	1.378.000	13.430.000	839.375
Февраль	16.599.000	2.000.000	18.599.000	929.950
Март	22.260.736	3.144.106	25.404.842	1.016.194
Апрель	32.419.573	2.592.000	35.011.573	1.094.111
Май	50.228.050	765.600	50.993.650	1.185.899
Итого	—	—	—	6.615.328

За время с октября по май включительно были назначены НКПС, согласно уведомлений ЦФ, подкрепления в сумме 852.856 товарн. руб.

Фактическое поступление дензнаков по дотациям Центра приведено в помещенной ниже (стр. 9) таблице.

Из рассмотрения этих данных видно, что подкрепления из Центра поступают на дорогу крайне неравномерно, сводясь в марте сего года к нулю и в декабре к незначительной сумме в 6.000 рублей. Это обстоятельство, при постоянной по месяцам дефицитности дороги, ставит Управление ее в крайне безвыходное положение, отнимая у него базу для ведения своего хозяйства по плану, а подчас даже лишало его возможности приобретения необходимых имеющихся, в предложении материалов, так как Управление никогда не имеет уверенности, что средства будут своевременно получены.

Месяцы.	Знаки 1923 года.	Товарные рубли.
Октябрь	572.000	158.889
Ноябрь	610.940	67.882
Декабрь	82.370	6.028
Январь	1.025.000	64.062
Февраль	1.277.861	63.893
Март	—	—
Апрель	7.040.339	220.011
Май	6.700.000	155.814
Итого	17.609.663	736.579

Сравнивая сумму действительного получения, за время октябрь-май включительно, денежного подкрепления с назначением таковых подкреплений за то же время ЦФ'ом, можно усмотреть, что получение меньше назначений на 852.856—736.579 =116.277 товарных рублей, что составляет 13.6% от назначения. Происходит это потому, что дорогой недополучены 116.277 товарных рублей, составляющих перевод в 5.000.000 рублей знаками 1923 года, согласно уведомления ЦФ от 17/IV № 3275/6962266, на покрытие майского дефицита, кои были переведены через Полторацкий Обл. Фин. Отдел.

За счет НКПС совершено перевозок в кредит по письменным требованиям (по чекам перевозок за счет НКПС не было):

Месяцы.	Рубли 1923 г.	В товарных рублях.
1922 года.		
В октябре на сумму:	642.348—01	111.525
„ ноябре „ „	1.331.677—32	147.961
„ декабре „ „	1.561.563—17	115.672
1923 года.		
В январе на сумму:	2.555.151—47	159.659
„ феврале „ „	3.124.251—02	156.212
„ марте „ „	7.362.519—90	294.500
„ апреле „ „	7.306.012—25	228.315
„ мае (приблизительно на сумму).	7.300.000 —	170.000
Итого рублей	31.183.523—14	1.383.847

Размеры кассового поступления выручки за время октябрь—май 1923 г. определяются следующей таблицей (по данным Главной Бухгалтерии Ср.-Аз. дор.).

МЕСЯЦЫ.	Всего выручено.		Выручка распределяется в процентном отношении.		
	В знаках 1923 года.	В товарных рублях.	От пассажиров %.	От багажа %.	От грузов %.
Октябрь	2.367.540	417.555	38,1	6,8	55,1
Ноябрь	3.979.906	441.878	57,3	2,7	40,0
Декабрь	5.093.874	377.324	50,9	2,0	47,1
Январь	11.275.191	704.699	46,5	3,0	50,5
Февраль	11.982.030	599.101	29,2	4,1	66,7
Март	19.784.574	794.983	40,0	4,0	56,0
Апрель	23.625.286	738.290	38,3	4,6	57,1
Май	21.681.896	504.230	63,1	1,6	35,3
Итого	—	4.578.060	—	—	—

Падение выручки в феврале объясняется обычным затишьем перевозок, главным образом, пассажирских в это время. Майское же падение—размывами полотна на р. Теджен и на Ташк. жел. дор.

Сведя в одну таблицу данныя о разрешенных расходах по кредитным расписаниям ЦФ'а и данные о получении дорогой дензнаков от выручки и по высылкам подкреплений из Центра, получим следующую картину состояния кассы Средне-Азиатской дороги по месяцам, в товарных рублях:

МЕСЯЦЫ.	Разреш. расход.	Поступление дензнаков.				
		Из центра.	Выручка.	ВСЕГО.	Более +	Менее —
Октябрь	647.731	158.889	417.555	576.444	-	71.287
Ноябрь	484.465	67.882	441.878	509.760	25.295	—
Декабрь	417.603	6.028	377.324	383.352	-	34.251
Январь	839.375	64.062	704.699	768.761	—	70.614
Февраль	929.950	63.893	599.101	662.994	—	266.956
Март	1.016.194	0	794.983	794.983	—	221.211
Апрель	1.094.111	220.011	738.290	958.301	—	135.810
Май	1.185.899	155.814	504.230	660.044	—	525.855
Итого	6.615.328	736.579	4.578.060	5.314.639	—	1.300.639

Из рассмотрения этой таблицы усматривается, что за весь рассматриваемый период (кроме одного ноября месяца) Средне-Азиатская железная дорога не имела в своем распоряжении достаточных денежных ресурсов для ведения своего хозяйства, даже по той сокращенной норме, которая предвиделась расходными расписаниями ЦФ'а, основанными на последовательном сокращении НКФ'ом бюджета НКПС.

Недостаток денежных средств за 8 месяцев выражается в абсолютной цифре 1.300.689 тов. рубл., что составляет 19,6% от разрешенной суммы.

Для выхода из создавшегося положения дороге приходится из месяца в месяц сокращать свои расходные нужды, главным образом, по работам, связанным с улучшением дорожного хозяйства, т. е. по ремонту полотна, сооружений, приобретению материалов.

Кассовые расходы дороги по месяцам составляют:

М Е С Я Ц Ы.	В знаках 1923 года.	В товарных рублях.
Октябрь	2.136.059	376.730
Ноябрь	3.423.645	380.405
Декабрь	4.800.587	355.599
Январь	18.891.391	1.180.712
Февраль	19.455.285	972.714
Март	28.510.075	1.140.403
Апрель	29.236.574	913.643
Май	33.527.938	779.719
Итого	139.931.554	6.099.925

Расходы эти распределяются между отдельными заявками эксплоатационной сметы, новыми работами и расходами на приобретение материалов через Московское представительство дороги следующим образом (в знаках 23 г.).

МЕСЯЦЫ.	Расходы по эксплоатационной смете.					Новые работы.	Моск. предст.	ИТОГО.
	II.	III.	IV.	V.	VI.			
Октябрь	453.502	228.586	197.218	1.217.641	39.112	—	—	2.136.059
Ноябрь	666.112	394.798	441.091	1.739.562	114.834	—	67.248	3.423.645
Декабрь	811.665	715.069	648.183	2.360.806	250.440	14.424	—	4.860.587
Январь	1.423.700	3.477.488	953.193	12.072.716	944.811	—	19.483	18.891.391
Февраль	2.253.215	1.564.888	981.885	13.033.831	1.080.604	91.025	449.837	19.455.285
Март	2.616.611	4.850.993	1.398.283	16.829.316	1.331.225	60.446	1.423.201	28.510.075
Апрель	2.930.393	5.258.128	1.680.972	14.190.046	1.960.682	136.774	3.079.579	29.236.574
Май	4.964.634	6.572.660	2.392.578	15.920.949	1.770.690	859.169	1.054.258	33.527.930

Распределение расходов между отдельными рубриками таковых рисуется в следующем % отношении:

Зарплата	58,8
Топливо	24,8
Материалы	4 %
Прочие расходы	12,4

при чем расходы на зарплату колеблются по месяцам: от 58,6% до 66,2% в декабре.

Расходы, зависящие от движения, составляют 39 %.

Расходы, мало зависящие и независящие от движения — 61 %.

Расходы на изделия составляют по данным ЦФ за I-ый квартал 1922/23 г. операционного года, в товарных рублях:

На 1 эксплоатационную версту	366 руб.
„ 100 поездо-верст	75 „
„ 100 паровозо-верст	56 „

Размеры задолженности видны из следующих данных, в товарных рублях:

МЕСЯЦЫ.	На зарплату.	Прочее.	Итого.
Октябрь	[1]	267.666	267.666
Ноябрь	—	63.759	63.759
Декабрь	—	149.312	149.312
Январь	66.401	787.312	853.973
Февраль	211.849	1.379.818	1.591.167
Март	102.183	1.271.769	1.373.952
Апрель	23.954	124.749	153.703
Май	—	124.046	124.046

Из ведомости видно, что к 1 июня с. г. задолженность по зарплате ликвидирована. Задолженность же по прочим расходам также значительно упала против февраля и марта месяцев; произошло это в виду получения подкреплений из Центра в апреле и мае в значительных размерах, после того, как в марте не было получено ни копейки.

Задолженность по рубрике „прочие" падает, главным образом, на Нефтесиндикат за поставляемую нефть.

Свободная выручка, не требующаяся для производства платежей в течение настоящего и следующего операционного дня вносится на про-

[1] В виду неполучения проверенных данных, цифры не приводятся.

стой текущий счет в Отделение Госбанка в червонцах, с начислением 4% по текущему счету.

Сальдо текущих счетов на 1 июня 1923 г. в денежных 1923 г. составляет 4.117.803 руб.

Госбанком открыт дороге кредит в сумме 3.125 червонцев, но таковой до 1 июня не был использован, с одной стороны, в виду отсутствия острой нужды, с другой—в виду высоких %% взимаемых Банком по ссуде.

Положение денежной отчетности.

Ко времени обследования, т. е. в начале июля, заканчивалось составление годового отчета за 1922 г.

Что же касается отчетности за 1922/23 бюджетный год, то налицо полнейшая отсталость на 9 месяцев и к ликвидации таковой будет приступлено только по окончании отчета за 1922 г., при чем, принимая во внимание предстоящую обработку всех документов за указанный период, можно предвидеть, что отсталость будет ликвидирована не ранее октября с. г.

Столь печальное состояние отчетности объясняется, с одной стороны, недостатком конторских работников, а с другой—низкой квалификацией наличного штата.

По смете, утвержденной ФКК на 1922/23 бюджетный год, штат Управления Счетно-Финансовой Службы был определен в 214 чел., не считая Начальника службы и его 2-х помощников, а налицо на 1/VII числилось 144 чел., из коих 25 чел. находилось в отпусках, очередных и по болезни, и, таким образом, на 1/VII списочный состав служащих равнялся 67%, а наличный—55,6%.

Квалификация наличного штата настолько низка, что по крайней мере 50% надлежало бы заменить более опытными работниками, если бы к тому представилась возможность.

В линейных конторах, хотя в количественном отношении положение несколько лучше, но в качественном оно гораздо хуже: большинство всех заведывающих счетными конторами не соответствует своему назначению и вообще очень мало других опытных работников.

Так как такое положение наблюдается в Счетно-Финансовой службе с момента организации Управления дороги, т. е. с июля 1920 г., когда штат службы состоял из 25 чел., то отсталость отчетности переходит из года в год, и Счетно-Финансовая Служба все время занята, главным образом, оформлением платежей, а затем подгонкой отчетности за прошлое время, тогда как текущая отчетность не обрабатывается.

Работа по сборам.

Исчисление дохода дороги.

Доход дороги исчислен Службой Сборов на основании разработанной отчетности станций с 1 октября 1922 г. по 1 апреля 1923 г. и определяется по месяцам в следующих цифрах:

Д О Х О Д

Средне-Азиатской жел. дор. за X — XI — XII — 22 и за I — II — III — 23 г. (в денежных 23 года).

НАИМЕНОВАНИЕ СТАТЕЙ ДОХОДА.	ОКТЯБРЬ.	% отношение остатка к общему доходу.	НОЯБРЬ.	% отношение остатка к общему доходу.	ДЕКАБРЬ	% отношение остатка к общему доходу.	ЯНВАРЬ.	% отношение остатка к общему доходу.	ФЕВРАЛЬ.	% отношение остатка к общему доходу.	МАРТ.	% отношение остатка к общему доходу.	ВСЕГО дохода за X—XI—XII—22 г. и за I—II—III—23 г.
Доход от перевозки пассажиров . .	833.713,63	40,41	1.905.453,03	56,56	2.359.603,	47,85	5.311.451,39	47,97	3.315.821,12	21,13	6.906.493,28	24,88	20.610 568,85
„ „ „ багажа . . .	137.029,71	6,64	162.433,15	4,82	187.707,	3,83	371.574,92	3,38	366.636,12	2,33	592.600,79	2,13	1.820.983,12
Грузы пасс. скорости	111.185,13	5,39	240.693,52	7,15	130.79	8,81	813.961,67	7,35	113.336,05	7,28	3.112.712,83	11,32	5 882.688,02
„ „ малой	828.160,85	40,16	641.723,58	20,25	1.201.979	21,58	3.406.136,11	30,76	6.935.821,59	44,20	13.875.617,39	50,00	27.129.735,34
„ „ воинской	—		178.016,17	5,29	361.740,	7,46	305.894,96	2,75	1.749.659,63	11,15	222.850,39	0,80	2.820.661,93
Дополнительные сборы за хранение багажа и грузов	16.775,66	0,82	19.941,15	0,59	43.573,	0,89	137.442,83	1,21	165.160,93	0,95	322.111,21	1,16	705.638,18
Станционный сбор	77.501,15	3,75	69.123,69	2,06	90.810	1,85	192.223,95	1,75	351.850,35	2,26	983.769,65	3,54	1.768.588,69
Сбор за простой ваг.	6.357,51	0,31	20.098,78	0,59	33.510,	0,68	90.402,10	0,82	134.036,38	0,86	216.890,71	0,78	501.326,39
Штраф за безбилетный проезд пасс. и проверка ручной клади . . .	21.908,85	1,20	45.145,51	1,34	5 127	1,18	99.761,00	0,90	108.668,98	0,70	172.969,13	0,62	509.581,19
Взвешивание	1.051,02	0,06	7.116,75	0,23	19.272	0,40	67.211,42	0,61	116.083,50	0,71	193.182,02	0,70	404.216,91
Нагрузка и выгрузка	1.659,20	0,09	8.188,16	0,25	11.86	0,85	158.371,70	1,43	267.561,76	1,70	613.056,62	2,20	1.090.696,32
Мостовой сбор	6.818,23	0,33	16.366,83	0,48	30.199,	0,62	56.308,65	0,51	127.214,32	0,82	272.582,73	0,98	518.789,98
Аренда вагонов	11.210,00	0,54	1.445,00	0,06	21.859	0,51	18.551,90	0,17	867.767,00	5,53	90.000,00	0,33	1.013,827.00
Прочие сборы	112,11	0,02	1 228,82	0,01	2.652	0,07	4.670,40	0,05	10.143,24	0,08	96.137,67	0,37	115.245,41
Разные статьи дохода:													
Телеграфный сбор	5.261,32	0,26	9.616,82	0,29	18.20	0,38	32.209,00	0,30	25.117,66	0,17	16.135,93	0,17	136.813,04
За воду, сооруж. и пр.	317,53	0,02	—	—	902	0,04	1.768,77	0,03	267,00	0,0017	2.296,78	0,02	5.582,14
	2.062.722,36	100	3.364.891,86	100	4.889.126.	100	11.070.480,77		15.688.760,94		27.750.040,13		64.825.972,57
Или в тов. рублях.	363.800		373.877		444.466		820.032		980.548		1.387.502		4.370.225

В статьи дохода вошли доли от чужих дорог за X — 178.642.19 к.; XI — 35.631,06 за XII — 258.746. 56к. За I — 1.836,501,59 к. II — 2.289.778,15 к., III — 4.209.134.88 к., а всего с октября н/г. по март месяц с/г. 8.808,237 р. 12 к.

Расчеты с другими дорогами.

Расчеты с чужими дорогами как по перевозкам, так и по разным расчетам производятся на общем основании через Расчетную Контору НКПС, согласно Временных Правил, опубликованных в Сборнике Официальных Распоряжений № 5—6. Сальдо по расчетам, начиная с момента возобновления расчетов между дорогами, с сентября прошлого года выражается в следующих суммах в пользу Средне-Азиатской жел. дороги (кроме января месяца текущего года): за сентябрь—октябрь 1922 г.—202.140 руб. 03 коп., за ноябрь—17.645.023 руб. 17 коп., за декабрь—3.468.159 руб. 50 коп., за февраль 1923 г.—1.777.964 р. 41 коп. и за март—983.978 руб. 16 коп. Кредитовое сальдо в пользу Средне-Азиатской дороги объясняется взиманием другими дорогами провозных плат и дополнительных сборов при отправлении.

Недоборы и переборы.

Начисление недоборов и переборов вызвано, главным образом, частым изменением тарифов, недостатком на станциях опытных служащих, в особенности таксировщиков, вследствие чего при разработке в Службе Сборов отчетности обнаружены неправильности в следующих суммах в денэнаках 1923 г.: в октябре месяце пр. года на сумму 38.121 р. 28 коп., в ноябре на сумму 72.446 руб. 56 коп. и в декабре на сумму 108.156 руб. 69 коп. В январе 1923 г. на сумму 408.174 р. 08 коп., в феврале на сумму 704.521 руб. 13 коп. и в марте на сумму 1.471.757 руб. 86 коп.

Переборов начислено по отчетности: в октябре прошлого года (в денэнаках 1923 г.) на сумму 42.376 руб. 96 коп., в ноябре на сумму 31.070 руб. 13 коп., в декабре 32.509 руб. 96 коп. В январе 1923 г.—90.713 руб. 59 коп., в февраля—193.172 руб. 43 коп. и в марте 82.286 руб. 45 коп.

Борьба с безбилетным проездом.

В целях борьбы с безбилетным проездом пассажиров и провозом ими бездокументного груза, Службой Сборов были изданы нижеследующие приказы:

1. Приказ № 64 от 3 и с. г. (по Службе Сборов) о порядке контроля поездов агентами охраны общественного порядка и спокойствия на путях сообщения.

2. Приказ № 77 от 10 и с. г. (по Службе Сборов) о порядке взыскания штрафа с безбилетных пассажиров.

3. Приказ № 86 от 12/и с. г. (по Службе Сборов) об изменении существующих форм книжек предложений на безбилетных пассажиров и на бездокументный груз.

4. Приказ № 90 от 13/и с. г. (по Службе Сборов) об ответственности кондукторских бригад, посадочных комиссий, а равно и проводников вагонов за присутствие в поездах безбилетных пассажиров.

5. Приказ № 127 от 7/III с. г. (по Службе Сборов) об указании на плацкартах на нумерованные места имен и фамилий пассажиров.

6. Приказ № 31 от 17/I с. г. о контроле поездов на Средне-Азиатской железной дороге.

7. Приказ № 218 от 10/V с. г. (по Службе Сборов) о порядке уплаты премий за обнаружение неправильностей в перевозках багажа и грузов.

8. Приказ № 303 от 3/X 1922 г. Об обязательном введении удостоверений личности с фотографическими карточками для рабочих и служащих дороги и членов их семейств.

9. Приказ № 428 от 2/XII 1922 г. О порядке контроля вагонов, занятых артельщиками-сборщиками.

10. Приказ № 449 от 6/XII 1922 г. (по Службе Сборов) о введении в действие Правил о порядке представления станциями отобранных от пассажиров билетов в Службе Сборов.

11. Приказ № 468 от 25/XII 1922 г. (по Службе Сборов). О введении инструкции о выплате премий за обнаруженные неправильности при проезде пассажиров и провозе ими ручной клади.

Перронный сбор был установлен только лишь на 3-х станциях Средне-Азиатской железной дороги, а именно: Полторацке-Чарджуе и Самарканде, где имелось на-лицо контролеров 19 чел., по штату положено 24 чел.

В настоящее время перронный сбор вводится еще на станциях: Красноводске, Мерве, Кагане, Урсатьевской, Горчаково, Коканде и Андижане. Штат перронных контролеров в 24 чел. будет распределен на все эти станции, по 2—3 чел. на каждую. Этого количества контролеров, хотя и недостаточно, но на первое время придется мириться с данным положением. При составлении сметы на 1923—24 г., будет испрошен дополнительный штат перронных контролеров для трехсменного ежедневного дежурства на 3-х станциях.

Результаты работы перронных контролеров за время с 1 октября 1922 г. по 1 мая 1923 г., дали следующие результаты:

НАЗВАНИЕ МЕСЯЦЕВ.	Обнаружено.		Сумма, взысканная за безбил. проезд и бездокум. провоз груза.		Полученная 25% премия со взысканной суммы.	
	Безработных пассажиров.	Количество пудов бездокумент. груза.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
1922 год.						
Октябрь	57	443	109.812	—	27.457	—
Ноябрь	442	516	194.231		48.557	75
Декабрь	103	558	942.807	—	235.701	75
Всего	302	1.517	1.246.850	—	311.716	50

НАЗВАНИЕ МЕСЯЦЕВ.	Обнаружено.		Сумма, взысканная за безбил. проезд и бездокум. провоз груза.		Полученная 25% премия со взысканной суммы	
	Безработ. пассажиров.	Количество пудов без-документ. груза.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
1923 г о д.						
Январь	10	316	4.024	02	1.006	—
Февраль.	22	163	9.078	84	2.269	71
Март	38	425	14.181	16	3.545	29
Апрель	38	682	30.997	49	7.749	38
В с е г о . . .	158	1.916	58.281	51	14.570	38

Из приведенных данных усматривается, что дело борьбы с безбилетным проездом поставлено на Ср.-Азиатской дороге надлежащим образом и польза, приносимая перронными и поездными контролерами, весьма ощутительна. Премирование контролеров за обнаружение безбилетных, установленное дорогой, дает заинтересованность контролера и заслуживает быть отмеченным.

Учет чековых перевозок. Все фактурные и чековые отправки как по распоряжению Центра, так и по местным распоряжениям, проверяются и таксируются Службою Сборов, как и обыкновенные платные перевозки. По перевозкам по распоряжению Центра в прямом сообщении, счет представляется в ЦФУ и суммы показываются к удержанию от разных ведомств по предъявляемым через один месяц 10 дней после отчетного месяца в Расчетную Контору НКПС—Сводом.

На перевозки правительственных ведомств в местном сообщении предъявляются также в ЦФУ счета или перечни счетов, для удержания или перечисления этих сумм на кредит счета по НКПС Средне-Азиатской жел. дор.

По чековым перевозкам расчеты с клиентами дороги совершаются согласно заключенных с последними договоров, на основании Положения о текущих счетах, опубликованного в Бюллетене НКПС № 77 за пр. г.

Организация Сл. Сборов и штат. Организованный в июле 1922 г. филиал. Сл. Сборов Туркокруга НС влился в состав Управления Средне-Азиатской жел. дор. в сентябре того же года в самостоятельную Службу Сборов, каковая согласно Положения о службах (Отделах) Сборов железнодорожного и речного транспорта подразделяется на шесть частей, а именно: 1) канцелярию,

2) пассажирско-багажную, 3) участно-расчетную грузовую, 4) счетную, 5) претензионную и 6) часть фактической ревизии.

Личный состав Сл. Сборов.

Личный состав Службы Сборов в данное время состоит из 101 человека в Управлении Службы и 92 человека на линии.

Личный состав по Управлению Службы в большей части своей мало опытен и служебный стаж их далеко не соответствует требованиям службы. Таксировщиков приходится готовить из наличного состава служащих, несмотря на то, что штат служащих далеко не отвечает действительной потребности.

Что же касается ревизорского аппарата по линии, как-то ревизоров-инструкторов, контролеров поездов и перронных контролеров, то таковой еще более, чем Управленский, страдает отсутствием квалификации, так как почти весь личный состав их избран новый и без надлежащего служебного стажа.

Обработка отчетности.

Вся отчетность выполняется по Положению в точности. Статистические сведения представляются станциями непосредственно в СК.

Вся отчетность выполняется в установленный срок и представляется таковая тоже в срок. Расчетный же материал, в виду бывших случаев задержки его в пути при пересылке, в дальнейшем, начиная с 1 апреля сего года, высылается Сл. Сборов в ПКПС с нарочным.

Экономический обзор района дороги.

Средне-Азиатская ж. д. проходит по территории трех Средне-Азиатских Республик—Туркестанской, Бухарской и Хорезмской.

Тропическая жара, необычайные холода, исключительная сушь, громадные наводнения, огромные равнины и горные хребты являются и разрушительными и созидательными силами природы данного района. Атмосферных осадков выпадает очень мало, почему все благополучие Республик зависит от искусственного орошения. Общая площадь Республик исчисляется в 1.597.358 кв. верст, с населением в 7.969.518 чел., из коего на города приходится 17% и на сельские местности—83%. Из 166 милл. десятин орошается не более 3½ милл., а всего пригодно для земледелия не более 5 милл. десятин, при чем плотность населения в орошаемых местностях достигает плотности самых населенных стран Европы, наряду с непроходимыми пустынями.

Основным источником существования местного населения является сельское хозяйство.

Хлебные зерновые культуры мало интенсивны и имеют натурально потребительское значение. Интенсивными культурами являются: хлопок, табак, рис, маслянистые растения и фрукты. Общее количество десятин в Туркреспублике, находившихся в 1923 г. под сельским хозяйст-

Контроль поездов. Контроль поездов производится сплошной, специальным штатом контролеров поездов.

Результаты контроля приводятся в следующей таблице:

НАЗВАНИЕ МЕСЯЦЕВ.	Число контролеров.	Число обревизованных вагонов.		Число пассажиров, обнаруженных без соответственных проездных документов.				Сумма, подлежащая взысканию.		Составлено актов.	На сумму		Сумма взысканных штрафных прогонов.		Количество обнаруженных безбилетных багажа.	На сумму.		Полученная 25% премия от взысканной суммы.	
		Классных.	Товарных.	Взрослых.	Детей.	Безплатн.	Переездн.	Рубли.	К.		Рубли.	К.	Рубли.	К.	Шт.	Рубли.	К.	Рубли.	К.
								1922 г.											
Октябрь	9	[illegible]	4.917	1.[illegible]	[illegible]	41	149	1.6[illegible]	—	107	255.200	—	1.519.400	—	4.0[illegible]	528.181		—	
Ноябрь	58	3.675	1.635	3.762	27[illegible]	9[illegible]	[illegible]	2.[illegible]	—	[illegible]	312.810	—	3.175.0[illegible]	—	[illegible]	119.095	—	[illegible]	70
Декабрь	44	2.668	4.131	2.322	136	123	9	2.010.5[illegible]	—	179	192.100	—	2.518.577	—	2.[illegible]	[illegible]	—	79.[illegible]	60
Всего	111	9.00[illegible]	13.556	7.783	1.069	262	340	[illegible]	—	1.5[illegible]	[illegible].116	—	7.[illegible]	—	[illegible]004	1.25[illegible]	—	1.[illegible]	
								1923 г.											
Январь	40	2.25[illegible]	4.172	1.5[illegible]	258	123	77	[illegible].091	—	67	2.[illegible]	50	[illegible]	[illegible]	2.151	17.8[illegible]	[illegible]	10.2[illegible]	[illegible]
Февраль	44	5.123	4.042	1.525	127	167	37	53.265	85	223	9.[illegible]	73	53.9[illegible]	18	31	[illegible]57	—	[illegible]	01
Март	46	3.104	3.714	1.991	232	112	182	117.193	57	232	11.118	20	100.51[illegible]	57	1.501	19.2[illegible]	50	[illegible]	[illegible]
Апрель	54	3.718	3.959	2.301	249	248	211	173.972	56	193	11.882	25	102.1[illegible]	[illegible]	2.675	73.002	—	40.0[illegible]2	67
Всего	187	15.193	16.267	7.714	90[illegible]	[illegible]	507	301.72[illegible]	[illegible]	718	35.21[illegible]	70	471.511	27	6.252	[illegible]	75	[illegible]	53

ков, равнялось 2.121.000. Высеяно хлеба 13.000.000 пуд., собрано 96,5 пуд., под промышленными растениями находилось 630.400 десятин, израсходовано семян 1.864.035 пуд. и собрано 69.484.738 пуд.: из коих волокнистых растений 26 милл. пуд., кормовых—42 милл. пуд. и масличных—1.600 пуд. Излишек хлеба был в 1913 г.—2,5 милл. пуд.

В 1920 г. учтено сельских хозяйств в Средней Азии 1.000.000 с числом душ 4,124.000, из коих $^1/_3$ хлопковых хозяйств.

К 1920 г. население Туркреспублики сократилось на[1]) 1.277.000 душ., количество скота сократилось на 18%, а посевная площадь на 700.000 десятин.

В 1916 г. под хлопком находилось 884.000 десятин, а в 1920 г.—90.000 десятин. В 1914 г. на 197 хлопкоочистительных зав. было обработано 19.440.000 пуд. волокна, а в 1920 г. всего 818.000 или 3%.

В 1920 г. под хлопком, по непролезшими данным, находится 150.000 дес., так что теперь не может быть и речи о расширении новых плантаций, а лишь о воссоздании довоенной площади.

Из 23 милл. пуд. хлопка, потреблявшихся русскою текстильною промышленностью, до 13.000.000 пуд. вывозилось из Туркестана по жел. дор., в 1916 г. провозилось до 20 милл. пуд. хлопковых грузов транзитом и до 13 милл. пуд. в пределах дороги, а 1920 г. дал всего лишь 4,6 милл. пуд. хлопковых продуктов.

В 1913 г. под садами находилось 37.390 дес., из коих 19.860—под виноградниками. Урожай винограда в 3—4 раза превосходит урожайность Бессарабии, Крыма и Кавказа. Вывоз плодов по Средне-Азиатской ж. д. в 1916 г. достигал 700.000 пуд., для приготовления коего нужно было винограда 2.800.000 пуд. По железнодорожной статистике за 1914 г. вывоз фруктов над ввозом превышал 2.870.000 п., из коих до 1.000.000 пуд. падало на Самарканд.

Животноводство в 1920 г. дошло до того состояния, что от коневодства оставалось всего 42% от крупного рогатого скота—61% и овец—93%. Тем не менее продукты животноводства могут дать дороге ежегодно к вывозу 1.125.000 голов скота.

По данным 1914 г. число фабрично-заводских заведений было 45.978. Продукция этих заведений равнялась 188.000.000 руб. Обработка хлопка занимала 1-ое место, затем шла обработка шерсти, шелка и затем—животных продуктов, по данным 1921 и 1922 г. состояние фабрично-заводской промышленности дает другую картину. На первом месте стоят предприятия пищевой промышленности, на 2-м месте—предприятия по обработке шерсти и кож и на 3-м—выделка машин и инструментов. Обеспеченность предприятий механическими двигателями: всего двигателей во всех производствах—10.103, с общей мощностью, выраженной в номинальных силах—45.526, средняя мощность

[1]) По переписи 1921 г. на 100 хозяйств в среднем приходилось 18.852 головы и 68 штук рабочего скота.

двигателей на 1 завед. составляет 38,7 лош. сил. средняя же мощность одного двигателя равняется 41,2 лош. сил.

В 1914 г. первое место в промышленности занимала Ферганская область, а теперь промышленным центром является Сыр-Дарьинская область.

Количество маслобойных заводов в 1914 году было 19, на которых обрабатывалось 12.985.000 пудов и выработано масла этими заводами — 1.948.000 пудов. Эта промышленность сейчас сильно пала в связи с уменьшением посевной площади хлопка.

В 1914 г. в Туркестане существовало 125 кожевенных заводов, где было обработано 150.000 кож.

Следует отметить еще сантаниновое производство. Для выработки сантанина имеется один завод в Чимкенте, годовая продукция которого равняется 2.000 пуд. чистого сантанина, т. е. всей мировой потребности этого продукта. В 1922 г. выработано всего лишь 200 пуд.

Итак, подводя итоги фаб.-заводской промышленности Туркестана, можем притти к выводу, что продукция фабрично-заводской промышленности слишком мала и о расширении путей сообщения для перевозки ее говорить в данное время не приходится, за исключением достройки Семиреченской дороги.

Кустарных промышленных предприятий в крае насчитывается до 1.307, производительность коих весьма низка. Главные из них: мельница и маслобойки.

Общий улов рыбы в бассейне Аральского моря равнялся в 1914 г. 800.000 пуд.

Минеральные богатства Средне-Азиатской Республики, Туркестанской, Бухарской и Хорезмской довольно разнообразные и при хорошей постановке горного дела горнозаводская и металлургическая промышленности имеют большое будущее.

В настоящее время более или менее развита только добыча каменного угля, нефти и соли.

Причина неразвитости горной промышленности в крае — преобладание в нем земледельческо-сырьевой промышленности.

Добыча каменного угля и нефти в крае не только в целях развития в крае промышленности, но и в сохранении древесных насаждений, препятствующих росту песчаных участков и служащих естественными предохранителями от песчаных заносов жел.-дор. путей.

Запасы разного рода кам. угля (бурого) в одной Самаркандской области исчисляются в 4 милл. пуд. В Ферганской области запасы угля определяются в 18 милл. пуд. и самые богатые залежи угля в Семиреченской области на границе с Китаем определяются площадью в 12.000 кв. верст и не уступают Донбассу.

В 1911 г. в Ферганской области было 12 копей, где добыто 2.218.000 пуд. Самые крупные копи в Ферганской области: Кизил-Кия в 42 верстах от Мельниково Средне-Азиатск. ж. д., Кок-Янгак в

22 верстах от ст. Джелаабад. Ветки нет. Уголь хорошего качества и доставляется на верблюдах.

В 1916 г. добыто 16.000.000 пуд., а за 9 месяцев 1922 г.— 1 000.000 пуд.

Годовая потребность местного населения в топливе — 35 милл. В 1921 г. железным дорогам отпущено было 750.000 пуд. Расход угля на свои нужды равнялся 50% добычи. Для доведения добычи до 16.000.000 пудов, необходимо затратить капитал в размере 800.000 р. зол.

Анализ Туркестанского угля причисляет его к каменным углям невысокого качества.

В финансовом отношении копи, находящиеся в руках государства, убыточны.

Нефть встречается во многих местах края. Наиболее крупные месторождения, разрабатывающиеся в данное время, на острове Челекен (Касп. море) Туркестанской области и в Ферганской области промыслы „Чимион" и „Сапто".

В Туркменской области находятся месторождения нефтедаг у ст. Балла-Ишем Средне-Азиатской ж. д., пока необрабатываемые. На острове Челекен в 1911 г. добыто до 14.000.000 пуд. Промыслы Чимион, примыкающие к ст. Ванновской Средне-Азиатской ж. д., дают до 38.000 п. в сутки.

Однако, температура вспышки (30°) низка, почему эта нефть не может быть потребляема железными дорогами. Кроме того, высокая парафинистость требует перегонки. Керосин, получающийся из этой нефти, горит хорошо. Расходы на собственные нужды — 17% общей добычи.

За 9 месяцев 1922 г. на 2 промыслах, Чимион и Сапто, при 586 чел. рабочих добыто 824.000 пуд. и на свои нужды израсходовано 25%.

В общем, запасы минерального топлива настолько значительны, что вполне предоставляется возможным в будущем перевести дороги на местное топливо и этим избежать непроизводительной переброски топлива из центра.

Коммерческая работа дороги.

Размер перевозок. Работа дороги за 1921—1922 год (операционный) выразилась в годовой цифре вагонов без цистерн собственной погрузки — 57.142 вагона, или в среднем в сутки 137 вагонов, и в приеме от соседних дорог 38.339 вагонов, или в среднем в сутки 105 вагонов без цистерн.

Работа цистерн за тот же период выразилась по наливу 27.891 в год, или в среднем в сутки 76 цистерн, и по приему в год 93 цистерны или 0,3 в сутки.

Данных за 1913 год ни в Управлении дороги, ни в ЦСК по этим измерителям не имеется.

За тот же период 1921—1922 г. было перевезено 1.564.324 пассажира против 1.557.832 пассажиров в 1913 г., т. е. количество перевезенных пассажиров в 1922 г. составляет 34% от 1913 г.

Общее количество пудоверст, сделанных дорогой по грузовым перевозкам в 1922 операционном году, составляет 32.952 миллиона пудо-верст против 48.956 миллионов 1913 года, т. е. 64%. Количество пассажиро-верст в 1922 году составляло 317.500 тысяч против 532.180 тысяч в 1913 г., т. е. 60%.

Переходя от пассажиро-верст к пудо-верстам и принимая условно, что одна пассажиро-верста эквивалентна как в 1922 г., так и в 1913 г. 60 пудо-верстам, полная работа дороги в пудо-верстах выразится в 1922 операционном году в 52.005 милл. пудо-верст против 80.887 милл. пудо-верст 1913 г., т. е. по сравнению с 1913 годом составляет 64%. На 1 эксплоатационную версту в 1922 году исполнено пудо-верст 20,29 милл. пудо-верст против 34,06 милл. пудо-верст 1913 г., т. е. в этом отношении перевозки 1922 г. составляют 60% перевозок 1913 г.

Общее выполнение плана перевозок. Переходя к рассмотрению работы дороги в текущем операционном 1922—1923 г., прежде всего выясним размеры выполнения плана перевозок в период октябрь—май включительно.

	ЗАДАНО, В МЕСЯЦ.							
	X.	XI.	XII.	I.	II.	III.	IV.	V.
Общая погрузка	7.661	7.64[illegible]	6.291	5.7[illegible]	3.[illegible]87	6.[illegible]	7.509	4.426
из них:								
Ведомственных	706	599	229	321	599	1.399	1.863	1.202
Воинских	1.456	1.032	900	1.175	515	1.455	1.458	1.181
Хозяйственных	2.170	2.170	1.486	531	—	1.500	—	—
Прочих	1.385	1.117	1.336	1.666	443	830	2.923	738
Налив цистерн	1.958	2.400	2.340	2.046	2.100	1.705	1.260	1.332

	Выполнено, в % от задания.							
	X.	XI.	XII.	I.	II.	III.	IV.	V.
Общая погрузка	72	106	163	135	181	115	90	177
из них:								
Ведомственных	114	152	331	272	203	93	69	86
Воинских	56	151	159	77	179	70	60	85
Хозяйственных	31	95	264	340	—	175		
Прочих	101	166	183	105	230	145	37	202
Налив цистерн	91	47	79	116	66	107	83	103

Из рассмотрения приведенных данных усматривается, что в период октябрь—май включительно выполнение задания шло с постоянным превышением плана за исключением двух месяцев—октября и апреля. Невыполнение заданий в октябре объясняется, с одной стороны, не предъявлением воинских грузов, а с другой стороны—недостатком паровозов, вследствие чего в Красноводске в октябре скопилось 450 груженых невывезенных цистерн.

Апрельское невыполнение плана объясняется размывами полотна на Ср.-Азиатской жел. дор. в районе т. Геджена, вызвавшими перерыв движения, а также конвенционными запрещениями Ташкентской ж. д., вследствие размывов на участке Оренбург—Колтубанка (движение было закрыто с 26 апреля по 20 мая), вызвавшими прекращение погрузки за Оренбург, что отразилось и на невыполнении плановых заданий в мае по ведомственным и воинским перевозкам.

В остальные месяцы рассматриваемого периода работа дороги, в отношении выполнения планов погрузки, протекала с неизменным превышением задания. Излишки против планового задания перевозились, с одной стороны, за счет использования порожнего направления, с другой — за счет экономии нефти. Недогрузы против плановых заданий ведомственных грузов использовались дорогой для увеличения перевозок частных грузов.

Работа дороги по перевозке.

Работа дороги по перевозке грузов за период с 1 октября 1922 г. по 1 марта 1923 г. выражается в цифре 24.439.310 пуд.

Главнейшие из перевезенных грузов следующие:

Бакалейный, гастрономический и колониальный товар	1.247.015
Дерево, лесные и строительные материалы	1.037.345
Дрова, фашинник, хворост	1.339.852
Масла минеральные, керосин, нефть	7.225.738
Уголь, кирф, кизяк	1.359.424
Хлопок, вата	972.695
Хлебные грузы	3.566.413

Ввоз и вывоз.

Означенные 24.439.310 пудов распределяются по ввозу и вывозу и транзиту следующим образом:

	Коммерческих грузов.	Воинских грузов.	Служебных грузов.	Итого.
Местного сообщения	3.172.928	1.612.220	8.242.215	18.033.363
Прямого вывоз	5.060.153	173.713	24.263	5.268.429
Прямого ввоз	1.041.957	48.925	68.401	1.159.283
Транзит	245	—	—	245
Итого по категориям	14.275.573	1.871.858	8.345.879	24.493.310

Рассмотрение этой таблицы дает, что:

1) местное сообщение составляет 74% перевозок, ввоз составляет 21% и вывоз 5%;

2) коммерческие перевозки составляют 59%, конские 7% и служебные — 34% от общего количества перевозок.

Данных за 1913 год получить не удалось.

Средний пробег 1 пуда главнейших грузов.

Средний пробег главнейших грузов в 1922 — 1923 гг., по данным Сл. Сборов, составлял:

	Декабрь.	Январь.	Февраль.
Хлебные грузы	386	419	454
Уголь	124	163	261
Нефть	1.335	1.443	1.377
Чугун	418	376	281
Дрова	191	266	278
Мясо	380	401	360
Хлопок	263	332	309
Масло хлопковое	166	121	130
Семя	62	85	209
Сушеные фрукты	222	274	298
Все прочие грузы	413	480	461
Средний пробег одного пуда всех грузов	631	731	662

Перевозки пассажиров и багажа.

Характеристика пассажирских перевозок приводится в следующей таблице:

	1922 год.		
	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
Перевезено пассажиров, всего	295.289	342.126	388.859
Из них:			
Местного сообщения, чел.	295.045	341.460	388.141
Дальнего следования, чел.	244	666	718
Багажа, всего	237.501	259.305	285.171
В том числе:			
Местного сообщения, пудов	229.314	256.795	273.766
Дальнего следования, пудов	8.187	3.010	11.405

Средний пробег пассажира составляет в октябре — 212 верст, в ноябре — 188 и в декабре — 188 вер.

Из рассмотрения приведенных данных усматривается, что отличительным характером пассажирских перевозок Ср.-Азиатской ж. д. являются перевозки в местном сообщении.

Средняя населенность пассажирских поездов за май 1923 г. составляла:

По главной линии:

п. № 7 — 165 чел.; п. № 8 — 188 чел.; п. № 3 — 270 чел.; п. № 4 — 267 чел.; п. № 21 — 507 чел. и п. № 22 — 528 чел.

По Бухарской ветке:

п. № 3б — 562 чел.; п. № 4 — 495 чел.; п. № 31 — 223 чел.; п. № 32 — 243 чел.

По Андижанской ветке:

п. № 4а — 312 чел.; п. № 3а — 274 чел.

По . . . . . ветке:

п. № 24и — 375 чел.; п. № 23и — 336 чел.

Из приведенных данных усматривается чрезвычайно высокая населенность пассажирских поездов на Ср.-Азиатской дороге как на главной линии, так и по ветвям, свидетельствующая о том, что население обслуживаемого дорогой района крайне нуждается в усилении пассажирских перевозок.

Вспомогательные предприятия и их операции.

С 23 января 1923 г. открыта городская станция в гор. Самарканде. С июня открыта городская станция в Ташкенте, и на очереди открытие таковых в Коканде и Бухаре.

Деятельность Самаркандской городской станции выражается в следующих цифрах:

С 23 января 1923 г. по май станция переработала 69.682 пуд. грузов малой скорости, 6.303 пуда багажа и продала 6.247 пассажирских билетов. Чистая прибыль, после погашения всех расходов по организации и оборудованию станции, выразилась за это время в 93.837 руб. знак. 1923 г.

Независимо от сего, Ср.-Азиат. дорога заключила договор с Самаркандским Комхозом на постройку в текущем году узкоколейки от ст. Самарканд до гор. Самарканда протяжением 7½ верст. Для этой постройки город даст дороге: 1) узкоколейное имущество стоимостью 76.626 зол. руб., 2) городскую землю для полотна дороги с оплатой за счет города расходов по отчуждению и сносу строений и 3) строительные материалы или денежный эквивалент на сумму 350.000 руб. знак. 23 г.

Оплата этих расходов по договору производится дорогой по истечении 5 лет со дня открытия движения, при чем задолженность погашается в течение 10 лет с 1928 г. по 1938 г.

Экономический расчет постройки основан на следующих цифрах.

Предполагается перевозить в год 3.000.000 пудов при ожидаемом грузообороте ст. Самарканд в 1923 г. в 4.800.000 пудов.

Тариф предложен в 5 коп. с пуда за все расстояние, тогда как гуж обходится от 2—4 коп. с пудо-версты. Автогуж около $1^1/_2$ коп. с пуда и версты.

Доход от перевозки выразится в 150.000 руб., себестоимость перевозки принята в 0,11 коп. с пудоверсты, что для 3 милл. пудов составит—26.400 руб.

Чистая прибыль первого года – 123.600 руб.

Расход дороги на первоочередные работы по сооружению ветви выразится в сумме 42.000 руб. зол.

Таким образом, выгодность этого предприятия кажется обоснованной, и оно должно дать в итоге дороге реальный доход.

Обеспечение сроч-ности доставки грузов (охрана, претензионные дела).

Общий штат охраны Ср.-Аз. дор., согласно приказа от 25/III, установлен в 800 человек, включая в это число и штат Отдела Охраны Управления дороги.

При произведенном пересмотре личного состава, признано подлежащими увольнению по физическим недостаткам, служебным качествам, нравственным качествам и политической неблагонадежности 3 человека из комсостава и 91 чел. мл. агентов. В виду отсутствия квалифицированного комсостава, общее положение охраны на дороге признается по отзыву НА неудовлетворительным, но дорогою принимаются меры к улучшению состава охраны.

Для обеспечения лучшей охраны перевозимых грузов, на дороге проведен ряд мероприятий, заключающихся в следующем: установлена специализация путей с выделением особых путей для постановки под охрану груженых вагонов, установлено распределение груженых вагонов в пути между кондукторской бригадой, со сдачей подлежащих охране вагонов под расписку, сопровождение платформ с самсаулом особой охраной, сдача груженых вагонов на станциях, где нет агентов охраны, под охрану дежурных стрелочников.

Количество поступивших актов о неисправности перевозок следующее:

в октябре . .	1121	в январе . .	331
„ ноябре . .	884	„ феврале . .	786
„ декабре . .	966	„ марте . . .	1134.

Движение претензионных дел за время с 1/X 1922 г. по 1/V—1923 г. происходило следующим образом:

оставалось на 1.X 166 дел на сумму	22.705	руб.
поступило с 1/X по 1/V 372 дела на сумму . .	236.447	„
окончено с 1/X по 1/V 267 дел на сумму . .	101.560	„
оставалось на 1/V—23 г. 271 дел	157.592	„

Ухудшение положения дела по рассмотрению претензий объясняется крайним недостатком квалифицированного состава в Коммерческой Службе. Этому вопросу дороге надлежит уделить особое внимание для устранения такого накопления претензионных дел, что никакой штат не сможет их рассмотреть.

Хищения и недостачи грузов

Общее количество коммерческих неисправных перевозок заметно уменьшается и составляет, в пудах:

1-й	квартал	1922 г.	184.735
2-й	„	„	110.487
3-й	„	„	75.457
4-й	„	„	56.102
1-й	„	1923 г.	41.509
2-й	„	„	26.615.

Количество недостающих грузов также уменьшается и составляет, в пудах:

1-й	квартал	1922 г.	142.368
2-й	„	„	81.634
3-й	„	„	53.365
4-й	„	„	38.954
1-й	„	1923 г. . . .	33.737
2-й	„	„	22.529.

Количество похищенных грузов составляет, в пудах:

1-й	квартал	1922 г.	10.848
2-й	„	„	13.021
3-й	„	„	6.107
4-й	„	„	3.974
1-й	„	1923 г.	1.887
2-й	„	„	2.686

Количество бездокументных грузов составляет, в пудах:

1-й	квартал	1922 г.	25.647
2-й	„	„	14.462
3-й	„	„	15.271
4-й	„	„	13.084
1-й	„	1923 г.	4.816
2-й	„	„	1.082.

Эти результаты являются следствием работы дорожной и участковых комиссий по б/х.

Арендн. деятельн.

Арендная деятельность заключалась в заключении договоров:

На аренду складочных помещений.
„ „ участковых земель.

На аренду буфетов,
„ „ поездных ресторанов,
„ „ станционных лавок и лотков,
„ „ поездных лавок,
на подачу вагонов не к общим погрузным площадям.

На укладку трубопроводов в полосе отчуждения.

Сроки аренды разные, не свыше года. Самые далекие сроки в данное время — 1-ое января 1924 г., а на вагоны рестораны — 1-ое мая 1924 г.

В течение одного года выручено:

За аренду станционных буфетов .	93.897 руб.
„ „ „ лавок . . .	73.110 „
„ „ поездных буфетов .	122.000 „
(за 2 м-ца).	
	288.947 руб.

Себестоимость перевозок.

В последние дни Управлением Ср. Аз. дор. был доставлен подсчет себестоимости перевозок, произведенный по отчетным данным за 2-ое полугодие календарного 1922 г., согласно Инструкции, предложенной к руководству Центром. Для сравнения по этому методу был произведен подсчет себестоимости перевозок и за 1913 г.

При производстве подсчетов выяснилось, что предложенный Инструкцией коэффициент 90 для перевода пассажиро-верст в пудо-версты для Ср.-Аз. дор. высок. По отчетным данным дороги он составлял за 1909—1911 г.г.—60, а затем в 1912—1914 г. снизился до 40—45.

При проверке этого коэффициента по отчетным данным 2-го полугодия 1922 г., он составляет 63. За 1-й квартал 1923 г. он близок 60.

Произведенными расчетами в 3-х вариантах для 1922 и 1913 г. себестоимость 1 пудо-версты определилась:

	1922 г.	1913 г.
При коэффициенте 90 . . .	1/110 коп.	1 88 коп.
„ „ 60 . . .	1 87 „	1/62 „
„ „ 40 . . .	1/72 „	1 39 „

Все эти варианты показывают, что Ср. Аз. ж. д., как и другие дороги сети, имеет себестоимость 1 пудо-версты ниже таковой в 1913 г., что говорит за то, что дорога живет за счет снижения своего основного капитала.

Что касается себестоимости транспортных услуг (нагрузка, выгрузка, перевозка багажа и грузов), то таковая, по данным Экономической Службы, за 1-й квартал текущего года обошлась дороге в 146.582 руб. при грузообороте в 5.723.000 пуд., что составляет в

среднем 2,56 коп. с пуда. Дорога же взыскивает в среднем 17,59 коп. с пуда.

Себестоимость транспортных услуг.

Что же касается себестоимости транспортных услуг (погрузка, выгрузка, перевеска и пересортировка багажа и грузов), то таковая, по данным Экономической Службы за первый квартал текущего года (январь—март), обошлась дороге в 146.582 р. 94 к., при грузообороте станций 5.723.044 пуд., что составит в среднем $\frac{146.582,94}{5.723.044} = 2,56$ коп. с пуда. дорога же взыскивает в среднем 17,59 коп. с пуда.

Общее положение Экономической Службы.

Общее положение Экономической службы дороги крайне тяжелое. Прежде всего необходимо отметить, что наличный состав коммерческих ревизоров недостаточной квалификации и не подготовлен для работ по экономическому обследованию своих районов.

Затем и в самом составе Управления Службы ощущается острый недостаток опытных работников.

Служба Эксплоатации.

Приступая к рассмотрению работы Службы Эксплоатации, прежде всего определим размеры выполнения заданий по пробегам, в поездоверстах, за период октябрь—май.

	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Январь.	Февраль.	Март.	Апрель.	Май.
Товаро-вонное движение.								
Выполнено	166.311	175.732	213.571	257.083	233.537	256.578	165.760	156.048
Пассажирское движение.								
Выполнено	196.831	194.781	207.491	182.454	124.275	134.688	131.489	86.521
Хозяйственное.								
Выполнено	15.471	15.763	11.625	12.931	9.151	11.418	14.517	33.886
Итого:								
Задано	385.000	385.000	385.000	371.612	337.375	376.353	—	—
Выполнено	378.619	384.076	433.093	452.471	366.967	402.684	311.766	376.455
% выполнения	98,3	99,8	122	121,4	108,8	107	—	—
На 1 версту	182	141	162	169	137	150,6	128,0	141,2

Из приведенных данных усматривается, что перевозки по Средне-Азиатской ж. д. за отчетный период производились без резких колебаний, при чем некоторое увеличение их в декабре и январе объясняется усиленными воинскими оперативными перевозками в связи с подготовкой к ликвидации басмачества. В общем за 1-ое полугодие % выполненного задания составляет 107%, при средней густоте движения на 1 версту 149 поездо-верст.

В 1913 г. средний месячный пробег поездов составлял 775.807 поездо-верст при густоте движения на 1 версту 290 поездо-верст, т. е. в настоящее время размеры перевозок составляют 51,4% от таковых 1913 года.

Пассажирское движение в рассматриваемый период составляло от общего расхода поездо-верст 44%; товарное и воинское — 51,4% и хозяйственное — 4,6%. В 1913 г. соответствующие отношения были 46%, 48,5%, 5,5%.

Средняя месячная работа дороги в паровозо-верстах в 1923 г. по сравнению с 1913 г. выражалась в следующих размерах:

ПРОБЕГИ.	1923 год.	% от общего	1913 год.	% от общего
Общий	470.233	—	997.2[illegible]1	—
Из них:				
Пассажирский	131.[illegible]2	27	376.951	37.[illegible]
Товарный	233.801	51	361.[illegible]1	—
Воинский	—	—	—	36.7
Хозяйственный	22.[illegible]1	5	50.[illegible]	5.1
Одиночный	40.124	8	59.533	6.0
Горячий резерв	42.04[illegible]	9	113.600	11,4
Средний суточный пробег рабочего паровоза в тов. воинском движении	120	—	73,3	—

Из означенных данных усматривается, что % непроизводительных пробегов на Средне-Азиатской ж. д. в текущем году составляет 17% против 20,4% 1913 г., а средний суточный пробег рабочего паровоза в товаро-воинском движении 120 вер. против 73,3 вер. 1913 г., что определенно показывает на рациональное использование паровозного парка дороги.

Общее наличие паровозного и вагонного парка дороги по сравнению с 1913 г. представляется в следующих цифрах:

	В 1913 г. среднее в месяц.	1922 г. среднее в месяц.	1923 г. среднее за 5 мес.
1. Наличие паровозов	[illegible]	229	300
В том числе:			
Здоровых	147	[illegible]	161
Охлажденных	[illegible]	[illegible]	11
2. Наличие вагонов тов. парка	[illegible]	[illegible]	9.322
В том числе больных	[illegible]	-	—
Рабоч. парк вагонов	[illegible]	[illegible]	4.169
3. Вагонный оборот в днях	[illegible]		2.671
На 1 вер. паровозов	0,1[illegible]	0,04	0,06
На 1 вер. вагонов	2,4	1,7	1,6

Наличие здоровых паровозов стало увеличиваться с марта 1922 г., т. е. с момента возвращения на дорогу паровозов из командировок с других дорог. При сравнении цифры здоровых паровозов в 1913 и 1923 гг. следует иметь в виду, что в 1913 г. к числу здоровых относились паровозы с ремонтом не свыше 24 часов, в 1923 же году — с ремонтом до 72 часов.

Пробег вагоно-осе-верст в товаро-воинском движении составляет:

в 1923 г. в месяц 10.903.636
„ 1913 „ „ „ 21.578.518;

таким образом, пробег вагоно-осе-верст составляет 49% от 1913 г.

Средний простой паровозов в оборотном депо составлял:

в 1922 г. . . . . 6 ч. 11 мин.
„ 1923 „ . . . . 6 „ 12 „
„ 1913 „ . . . . . . не учитывался.

Средний состав и вес товарных поездов составлял:

в 1913 г. . . . . . 29.711 пуд. при 60 осях.
в 1922—23 г. . . . он составляет:

	Вес.		Ср. состав.	
	Исполнено.	Задание.	Исполнено.	Задано.
Октябрь	30.523	31.000	68	70
Ноябрь	29.1[illegible]	31.000	65	68
Декабрь	30.[illegible]81	31.000	66	70
Январь	[illegible].161	31.500	—	70
Февраль	3[illegible].1[illegible]	31.500	68,9	70
Март	32.0[illegible]	31.500	67,2	68
Апрель	31.141	35.000	65,3	76

Из этой таблицы усматривается, что задание, [illegible] ни по весу, ни по числу осей, хотя за [illegible] период средний вес поезда, кроме [illegible], [illegible] 19[illegible]

Технические и коммерческие скорости [illegible] движения на Средне-Азиатской дороге таковы:

	Техническ. скор.	Коммерч. скор.	[illegible]	Примечание.
Октябрь	[illegible]	[illegible]	[illegible]	В [illegible] [illegible]
Ноябрь	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Декабрь	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Январь	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Февраль	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Март	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Апрель	[illegible]	[illegible]	[illegible]	

Из этих данных усматривается, что [illegible] коммерческой скорости на Средне-Азиатской ж. д. [illegible].

Средний суточный пробег груженого вагона, [illegible] груженого и % пробега порожних вагонов [illegible] по месяцам следующими данными:

	Задание.	Средний по Ср.-Аз. ж. д.	Суточный пробег на [illegible] сети.	[illegible] груженого	% порожн. пробега	Примечание.
Октябрь	75	[illegible]	43,?	787	[illegible]	
Ноябрь	75	50,3	41,1	[illegible]	46,3	
Декабрь	75	31,?	39,2	[illegible]	[illegible]	
Январь	75	28,7	29,0	910	[illegible]	
Февраль	75	12,9	[illegible]	601	27,0	
Март	75	11,9	11,6	307	23,0	
Апрель	75	—	—	[illegible]	27,0	

Из этой таблицы усматривается, что на Средне-Азиатской дороге средний суточный пробег груженого рабочего вагона не [illegible] задания и колеблется в пределах [illegible] внимание высокую коммерческую скорость и [illegible] груженого вагона, приходится установить, что пробег рабочего вагона является неудовлетворительным, и что рабочий [illegible] [illegible]

щению. Вместе с тем нельзя не признать, что задание 75-вер. суточного пробега является, повидимому, кабинетным, и потому не жизненным, так как на выполнение его, по рассмотрении результатов достижений, нет никаких даже близких перспектив.

Использование порожнего пробега, как видно из приведенных данных, производится дорогой вполне удовлетворительно со значительным уклоном в сторону улучшения.

Учет маневровой работы. Учет маневровой работы производится выдачей отдельных маневровых квитанций за произведенную маневровую работу как маневровыми, так и поездными паровозами, с точным указанием действительно проработанного времени. Станциям, где работают специальные маневровые паровозы, ежемесячно объявляются Управлением Ст. Эксплоатации нормы количества назначенных для этой цели паровозов, с указанием количества часов работы каждого паровоза в сутки и коэффициента переработки в вагонах в 1 час работы паровоза.

Данные о количестве маневровых паровозов и их работе представляются в следующей таблице:

	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Январь.	Февраль.	Март.	Апрель.
Число маневровых паровозов . . .	15	15	15	16	15	15	14
Число часов работы . . .	296	291	306	320	311	310	291
Количество вагонов, переработанных в 1 час.	9,0	9,0	9,0	11,2	10,4	10,7	10,1

Использование пропускной способности. Использование пропускной способности рисуется в следующем виде:

	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	Январь.	Февраль.	Март.	Апрель.
Пропускная способность . . .	7,6	7,6	7,6	7,6	7,6	7,6	7,6
Фактическое заполнение .	2,5	2,8	2,6	2,3	2,2	2,1	2,2

Из этой таблицы усматривается, что дорога имеет излишек пропускной способности, и ей следует рекомендовать произвести со-

кращение таковой путем закрытия некоторых остановочных пунктов и даже являющихся излишними путей, что даст экономию в расходах.

Работа узлов и конечных станций.

На Средне-Азиатской железной дороге из сравнительно крупных по работе узловых и конечных станций нужно отнести станцию Красноводск, которая является одновременно конечной и притом же и портовой станцией, перерабатывает все грузы, поступающие на Средне-Азиатскую ж. д. через порты Каспийского моря, так и грузы, вывозимые из пределов Туркестана с перевалкою на воду.

Как в довоенное время в 1913 г., так и теперь грузооборот станции Красноводск значительный. Переработано в 1913 г.—16.439.067 пудов, в 1922 г.—16.291.130 пудов и за пять месяцев 1923 г.—9.012.400 пудов.

Почти одинаковая переработка в годах 1913, 1922 и 1923 годов объясняется поступлением в последние два года нефти для Ташкентской дороги через Красноводск, тогда как в 1913 г. нефть следовала на Ташкентскую через Оренбург.

По работе также нужно отнести к большим станциям станции: Каган, Самарканд, Коканд и Урмитанскую. В Урмитанской установлен контрольный пункт для часового исправления коммерческих и технических неисправностей вагонов, следующих на Ташкентскую дорогу, а равно и контрольно-сортировочные функции по рассортировке вагонов и грузов по направлениям на Ферганскую, на Главную линию и на Ташкент.

Использование Красноводского направления.

В целях использования порожнего направления (от Самарканда до Красноводска) являлось бы во многих отношениях выгодным часть грузов, следующих из пределов Средне-Азиатской дороги в Центр, направить в Красноводском направлении с перевалкой в Красноводске на воду. В особенности это, с точки зрения Управления Средне-Азиатской дороги, явилось выгодным в отношении перевозки хлопка. Линией раздела направления грузов через Красноводск или Ташкент является Самарканд или Каган.

Перевалочная способность Красноводска при данных условиях равна до 30—40 вагонов в сутки.

Направление груза через Красноводск важно и в смысле обеспечения работой ныне бездействующего флота Каспийского моря, о чем от Морграна Управление Ср.-Аз. дор. имеет постоянные просьбы.

Несмотря на целесообразность использования Красноводского направления Центром (телеграммы ЦУК № 7222/1340 и 7213/1772 о воспрещении пользоваться Красноводским направлением при перевозке хлопка и о направлении его на Кинель) и ОКП предложено от использования Красноводского направления воздержаться.

Со стороны грузовладельцев поступают заявки о направлении их грузов через Красноводск, но в виду назначения крайне ограниченной выходной нормы по Красноводску 4 вагона в сутки, требование это выполнить не представляется возможным. В последнее время отправители стали предъявлять к перевозке грузы заведомо прямого сообщения, как, например, хлопок, с местным сообщением до Красноводска, с последующим выкупом и перевозкой по мере по отдельным документам.

Вопрос этот, казалось бы, следовало пересмотреть вновь в НКП и решить в благоприятном смысле.

Снабжение.

Определение размера оборотного капитала.

Расчетами, произведенными Управлением Ср.-Аз. жел. дор., размер оборотного капитала определен в 7.000.000 довоенных руб. При определении размера оборотного капитала дорога приняла в основание следующие положения:

1) Отдаленность района дороги от снабжающих центров, препятствующая быстрому обмену оборотного капитала.

2) Полное отсутствие материалов, необходимых дороге на местных рынках.

3) В расчет принята полная годовая потребность материалов по довоенному периоду 1912—14 г., определенная в 5.817.603 руб.

4) Введено пропорциональное увеличение полученного по довоенному расходу количества в зависимости от увеличения эксплоатационной длины дороги против 1913 года.

Исчисленный таким образом размер оборотного капитала следует признать по нынешнему положению перевозок на дороги преувеличенным, так как: 1) размеры перевозок составляют, как было приведено выше, 60% от таковых 1913 г.

2) Соответственно уменьшению размеров перевозок сократился и ремонт подвижного состава, составляющий 54% от довоенного.

3) Увеличение эксплоатационной длины дороги произошло за счет присоединения к ней ветвей с весьма слабым движением.

4) Наличие годовых запасов материалов, даже учитывая отдаленность рынков, является чрезмерным и вызовет образование мертвого капитала.

В виду сего, по мнению докладчика, размер оборотного капитала для Ср.-Аз. ж. д. должен бы быть определен приблизительно в сумме, равной 60% от годовой довоенной потребности материалов, т. е. должен составлять около

$$0.60 \times 5.817.603 = 3.500.000 \text{ рублей.}$$

Наличие материалов на 1 октября 1922 г., определенное Комиссией от Бюро КОМСТО при НКПС, составляет сумму 2.745.419 руб.,

в том числе ненужных дороге материалов на 283.465 руб. и излишек сверх нормальной потребности дороги, подлежащей реализации на сумму кругло 1.000.000 рублей (точная сумма еще не выявлена, так как подсчеты не были закончены ко времени обследования дороги).

Таким образом, можно считать, что дорога располагает в настоящее время оборотным капиталом в виде материального фонда в размере 1.500.000 руб., каковой явно недостаточен для ведения хозяйства даже при настоящих сокращенных его размерах.

Состояние запасов материалов. В рассматриваемый период дорога неизменно испытывала острую нужду в наиболее ходовых материалах, потребности коих удовлетворялись в 1-ом квартале в размере, в среднем, 30% заявки, а во 2-ом в 15%.

Фактически обеспеченность дороги главнейшими ремонтными материалами в квартал—январь—март в % от квартальной потребности представляется в следующем виде:

Железо кровельное	10%
„ сортовое	30%
Сталь рессорная	63%
Чугун	0%
Баббит	64%
Кирпич огнеупорный	9%
Олово	94%
Свинец	27%
Бандажи	6%
Трубы дымогарные	7%
Болты путевые	32%
Проволока телеграфная	15%
Гвозди проволочные	41%

Поступление материалов централизованного снабжения производилось весьма слабо.

За период октябрь—март поступило:

Олово	190 пуд.	—20%	годовой потребности
Свинец	1.683 „	—40%	„ „
Бандажи	140 „	— 6%	„ „
Трубы дымогарные	683 „	— 6%	„ „
Болты ¾"	886 „	—22%	„ „
Костыли	1.000 „	—25%	„ „
Телефонный кабель	340 „	—	„ „
Колесные скаты	900 „	—	„ „

Шпалозаготовки. Выполнение задания по шпалозаготовкам идет на дороге весьма успешно, несмотря на ряд весьма существенных затруднений, в виде расторжения дорогой договора на поставку шпал через Красноводск.

С октября по май включительно задание составляло 418.000 шпал; с 1-го [illegible] 450.000 шпал. Шпалы эти заготовлялись в районе Самарской и Симбирской губернии и в настоящее время уже все перебрасываются по железной дороге в район Ср.-Аз. ж. д.

Следует отметить, что требовались средства на заготовку шпал 400.240 руб., отпущено же по данным ЦМУ всего 222.381 товарных руб., а [illegible] составляет 403.500 товарных руб. Это обстоятельство следует поставить в большую заслугу дороге, сумевшей при скудости своих денежных ресурсов и недостаточном ассигновании обеспечить себя во время шпалами.

Топливо. Дорога работает на всем своем протяжении на нефти, получаемой через Красноводск, в порядке планового снабжения по нарядам Центра. Снабжение служащих производится каменным углем и саксауловыми дровами, приобретаемыми средствами дороги через посредство местных Государственных учреждений и частных поставщиков.

Выполнение плановых нарядов на нефтетопливо происходит в полной мере. Нефть в значительной части поступает сильно парафинистая; за время с 1-го октября по 1-е июня поступило в счет плановых заданий топливного мазута 9.412.392 пуда.

Приобретено дорогой:

Нефти моторной	27.292	пуд.
Дров саксауловых	903.713	„
Каменного угля	640.502	„
Кузнечного „	77.594	„

Стоимость местного твердого топлива выражается: дрова саксауловые — каждая тысяча пудов — 56 пуд. пшеницы, уголь каменный в среднем — 21 коп. золотом курса Госбанка и один пуд кузнечного угля — 8 фунтов пшеницы, что в сравнении с ценами рынка дешевле приблизительно на 25%.

Из вышеуказанного количества поступившего на дорогу топлива за время с 1-го октября прошлого года по 1-ое апреля сего года израсходовано: нефти на паровозы: товарные — 1.614.649 пудов, пассажирские — 304.612 пудов, маневровые — 857.460 пудов, на постоянные установки — 580.251 пуд. и на выдачу за наличный расчет служащим дороги: дров саксауловых — 310.714 пудов, каменного угля — 303.903 пуда и на технические нужды — 120.442 пуда, что в общем дает процентное отношение к общему расходу соответствующих сортов топлива: на паровозы — нефти — 81%, постоянные установки — 17% и на выдачу служащим дров и угля — 32%.

Остаток топлива на 1-ое июня по складам Средне-Азиатской железной дороги составляют: нефть — 402.576 пудов, т. е. на 30 дней, нефти моторной — 10.500 пуд., дров саксауловых — 290.960 пудов, каменного угля — 113.756 пуд.

Расход топлива на поездо-версту.

Расход топлива на 100 паровозо-верст общего пробега составляет:

В 1922 году	среднее	за	год	90,55	пуд.	при норме	ЦКИС	122,4 пуд.
„ ноябре	„	„	„	86	„	„	„	122,4 „
„ декабре	„	„	„	89,1	„	„	„	122,4 „
„ январе	„	„	„	83,6	„	„	„	122,4 „
„ феврале	„	„	„	79,7	„	„	„	122,4 „
„ марте	„	„	„	78,7	„	„	„	122,4 „

и при среднем расходе в 1913 г. на 100 паровозо-верст в 95 пудов по данным ЦСК.

Из приведенных данных усматривается, что хотя расход нефти на 100 паровозо-верст и падает, но что ему еще слишком далеко до расхода 1913 г. Поэтому Управлению дороги надлежит обратить особое внимание и, понизив заданную норму и одновременно увеличив размер премии за экономию, тем самым испытанным достигнуть более близкого приближения к довоенному расходу.

Мероприятия к снижению расхода топлива.

Мероприятия к снижению расхода топлива, проводимые на Ср.-Аз. ж. д., — это улучшение качества ремонта паровозов, надзор за своевременной промывкой паровозов, не допуская перепробега сверх установленного, проверка паропроводительных органов, устранение всех неплотностей, пропускающих пар и т. п., изоляция паровых котлов асбестом и введение индивидуального премирования паровозных бригад за экономию топлива.

Применение премирования дало видимые результаты в смысле снижения расхода топлива и получения экономии.

Так, по сравнению с заданными нормами, получились следующие результаты для всей дороги и для всех типов паровозов:

За ноябрь	22 г.	против	18%	перерас.
„ декабрь	22 г.	„	13%	„
„ январь	23 г.	„	7%	„
„ февраль	22 г.	„	0,3%	„
„ март	23 г.	„	+ 9,4%	премия.

Еще до издания приказа ЦКИ об организации частей Теплотехники Ср.-Аз. ж. д. учла всю неотложную необходимость образования органа, специально ведающего вопросами топливного хозяйства всей дороги, и внесла в смету минимальный штат такового.

Первой большой работой части Теплотехники была выработка рабочих норм расхода топлива на паровозы. Эти нормы были созданы путем теоретических подсчетов, без опытных испытаний, пользуясь данными прежних лет и имевшимся под руками статистическим материалом.

Результатом этой работы было издание приказа по дороге № 381 за прошлый год с нормами топлива на паровозы. Нормы эти следует признать временными, подлежащими в дальнейшем снижению.

Штат Теплотехники все время до последних дней оставался незаполненным; поэтому Часть Теплотехники не могла выполнить полностью своей программы.

На первом плане стоит задача опытных испытаний паровозов и стационарных установок по определению норм расхода топлива на измеритель.

Из намеченного и утвержденного плана работ по Теплотехнике уже выполнено следующее:

I) Поездки для определения расхода топлива опытным путем:

1) С товарными паровозами типа 0—4—0.
   а) с товарными поездами,
   б) с товаро-пассажирскими поездами,
   в) установление норм предельн. состава,
2) С пассажирскими паровозами типа 1—3—0,
   а) с пассажирскими №№ 3 и 4,
   б) с товаро-пассажирскими поездами,
   в) на маневрах, горячий резерв, горячая промывка паровозов, заправка холодного паровоза от испытуемого, снабжение водой классных вагонов и промывка товарных вагонов под войска.

II) Приступлено к постановке опытов по всей линии по определению норм расхода топлива на стационарных установках: на котлах водокачек, нефтекачек, мастерских, двигателях внутреннего сгорания и на опреснителях в Красноводске.

III) Предстоит к выполнению:

1) с товарными паровозами типа 0—4—0,
   а) выяснение влияния веса поездов на расход топлива,
   б) тоже, с одиночным (резервом),
   в) выяснение расхода топлива на маневрах, горячем резерве, горячей промывке паровоза, заправка холодного паровоза от горячего, снабжение водой классных вагонов и промывка товарных вагонов под войска,
   г) испытание потери тепла через лучеиспускание до обмазки котла азбеститом и после обмазки.
2) С пассажирскими паровозами типа 1—3—0,
   а) расход топлива со скорыми поездами,
   б) с одиночным (резервом),
   в) испытание потери тепла через лучеиспускание до обмазки котла азбеститом и после обмазки.

Порядок расценки материалов. Суммовой учет введен с 1-го апреля 1922 г., порядок же расценки менялся в зависимости от распоряжения Центра, с установлением расценки материалов на тот или иной период отчетности.

1. Оприходование материалов и фактуровка службою-потребительницам с 1-го апреля 22 года производилось по номенклатурным ценам 1913 года, увеличенным на курсовую стоимость рубля, [illegible] на каждые три месяца.

2. С 1 июня—22 года, в виду перехода на исчисление в деньгах 1922 года, при расценке и фактуровке материалов применялась номенклатурная цена 1916 года, увеличенная в 10 раз (в исчислении 1922 года).

3. С 1 июля 1922 года расценка материалов и изделий производилась с применением цен номенклатуры при 1913 г., с увеличением указанных в нем цен в 100 раз с переводом в деньги образца 1922 года.

4. С 1-го февраля 1923 года применялись цены цен 1916 г. с коэффициентом 2 в деньгах 1923 года.

Расценка материалов и изделий и фактуровка с 1-го сего года производилась согласно приказа ЦП от 13-го марта 23 г., за № 1340, о порядке оприходования и фактуровки материалов и изделий, опубликованного в официальном отделе ВПС за 1923 год, № 106, т. е. по довоенным номенклатурным ценам 1916 года, с переводом их в деньги 1923 года, по курсовой стоимости рубля, определенной котировальной Комиссией на 1-ое число каждого месяца, каковой курс объявляется по линии телеграфно Счетно-Финансовой Службой дороги в начале каждого отчетного месяца.

Столь частая смена способа расценки материалов чрезвычайно тяжело отражается на материальной отчетности, и так как отчетность за 1922 г. Счетно-Финансовой Службой еще не обработана, нельзя сказать насколько это отразилось на отчетах линейных единиц, но что это внесло известную путаницу в отчетность — в этом нельзя сомневаться.

Заготовительные аппараты дороги.

О переходе дороги на децентрализацию снабжения потребовалась организация заготовительных аппаратов.

Считаясь с хозяйственной стороной заготовок, явилась необходимость организации закупочного аппарата в Центре, который был осуществлен в лице Московского Полномочного Представительства. Это самый крупный заготовительный аппарат Средне-Азиатской железной дороги. Второй заготовительный аппарат был организован в феврале месяце текущего года при Управлении ДМС и третий только что организуется при МГ Ташкенте. Как второй, так и третий заготовку производят комиссионным порядком, с участием представителей служб-потребительниц и РКИ. Кроме этого, бывают случаи заготовки вне районов указанных заготовительных аппаратов, каковые заготовки осуществляются путем командирования агентов ДМС или через МС или МГ на местах, с участием заинтересованных служб и РКИ.

Организация своих нефтяных разработок.

В заключение следует отметить о поднятом Управлением Ср.-Аз. жел. дор. проекте приступить к собственной разработке нефтяных промыслов в местности „Нефтедаг", расположенной в 25 вер. от разъезда № 13.

Местность эта издавна известна, как нефтяная. Произведенные еще в 1882—1887 г. первые разработки распоряжением б. Закаспийской военной железной дороги дали до 1.000 пуд. нефти из одной скважины за 12 часов работы. Вследствие неудачного расположения первых скважин, работа эта не дала ожидаемых результатов, а была брошена. Но в последующие годы был произведен ряд исследований под руководством горных инженеров и все они показали, что местность эта безусловно нефтяная. В 1913 г. Ср.-Аз. жел. дор. была отведена в этом районе площадь в 40 дес. Одновременно в этом же районе была предоставлена площадь для разработок образованному Русско-Английскому Обществу „Нефтедаг", но начавшаяся в 1914 г. война не осуществила эти начинания.

В 1921 году Туркестанский Округ П. С. вновь поднял вопрос об эксплоатации Нефтедага и даже заключил договор с ЦСНХ сроком на 1 год. Одновременно II Ср.-Аз. вошел в сношение с Азнефтью, откуда был командирован инженер-эксперт, который признал, что договор, заключенный Турк. ОПС'ом, не осуществим, так как срок 1 год является чрезмерно малым для серьезной организации работ. В дальнейшем Ср.-Аз. продолжала переговоры с ЦСНХ и возбудила вопрос в Центре о разрешении специального кредита на оборудование этого дела в сумме 158 тысяч золотых рублей, из коих в первую очередь требуется 100.000 руб. Цифра 158.000 руб. предусматривает исполнение работ по бурению, с одновременным использованием имеющегося там же месторождения и соли для торговых операций, в помощь ассигнований от казны. Расчеты показывают, что 18 буровых скважин на глубину 72 саж. могут полностью обеспечить потребность дороги в жидком топливе.

Проект этот, по своей выполнимости и важным для дороги результатам, заслуживает особого внимания.

Финансово-Контрольный Комитет, рассмотрев его, постановил по журналу № 517 внести в смету Ср.-Аз. дор. на 1923—1924 год — 100.000 руб. зол. на разведывательные работы, а передачу Нефтедага дороге оформить через СТО. В настоящее время представление по этому вопросу внесено в СТО и, повидимому, в ближайшем времени вопрос этот получит то или иное решение.

Путь и сооружения.

Средне-Азиатская жел. дор. имеет следующее протяжение и категорийность своих линий:

Категория	Протяж. гл. пути.
I	2.053,04 вер.
II	—
III	795,05 „

Общая длина главного пути 2.848,09 вер. Дорога на всем протяжении однопутная, нормальной колеи. Протяжение станционных путей составляет 489 вер. или 17% от протяжения главных путей.

Предельные подъемы допущены в 0,011 на перегонах Бала-Ишем-Айдин и Узун-Су-Искандер, на остальном протяжении линии 8 перегонов имеют предельные подъемы от 0.0085 до 0.0105 и все остальные не свыше 0.008. Общее протяжение всех подъемов и уклонов составляет 66% общей длины и площадок 34%.

Предельный радиус кривой допущен в 200 саж. на перегонах Ростовцево—Куропаткино и Куропаткино—Милютинская и в 300 саж. на остальном протяжении.

Наибольшая прямая в 28.492 саж. находится на 1608—1665 вер. Число станций, открытых для операций всякого рода—157. В административном отношении по Сл. Пути линия разделена на 21 участок.

Земляное полотно. Земляное полотно устроено под один путь и имеет ширину по верху 2.20 саж. Откосы насыпей полотна полуторные, а выемки, в зависимости от качества грунта, имеют разное заложение: в грунте обыкновенном—полуторное, в песчаном—двойное, в каменистом—откосы почти отвесные, в лесовой глине—откосы круче половинного; на песчаных участках откосы обсыпаны глиною, слоем в 0.05 саж. толщиной. Общее протяжение всех насыпей составляет около 87%, а протяжение всех выемок около 13%, при этом общее протяжение насыпей выше 1 сажени составляет около 8%, а общее протяжение выемок глубже одной сажени—около 2%. Самые высокие насыпи, высотою до 7.50 саж., находятся на 1.477 вер. на протяжении около 200 саж., а самые глубокие выемки до 5.50 саж. на 1.427 версте на протяжении около 60 саж. Общее положение полотна на главной линии от Красноводска до Ташкента является вполне устойчивым, но требует во многих местах досыпки откосов и исправления бровок, поврежденных во время гражданской войны, а также ливнями и размывами. На ферганской линии, вследствие большого количества атмосферных осадков, по сравнению с Главной линией, а также вследствие обилия арыков, проходящих вдоль пути, наблюдаются значительные осадки насыпей и оползни откосов выемок.

Для приведения в порядок земельного полотна по всей дороге, необходимо выполнить 2.800 куб. саж. земляных работ, из коих 1.000 куб. саж. является к выполнению неотложными.

Полотно Средне-Азиатской дороги на главной линии проложено на протяжении многих верст через сыпучие пески.

В первые годы эксплоатации дороги песчаные заносы являлись для дороги бедствием, служившим сплошь и рядом причиной перерывов движения, но, благодаря неутомимым усилиям и выдающейся энергии ученого лесовода Палецкого, принявшего на себя около 30 лет тому назад руководство делом борьбы с песками и до последних дней стоящего во главе этого дела, Средне-Азиатская жел. дор. в настоящее

время является совершенно обеспеченной от песчаных заносов. Тов. Палецкий за 30 лет своей работы по борьбе с сыпучими песками не только достиг практических результатов по закреплению песков вдоль полотна дороги, но и выполнил целый ряд научных работ по изучению движения песков, по изучению природы и жизни флоры песчаных пустынь и по обследованию постепенной смениемости различных видов растений, произрастающих на барханах, и их борьбы между собой за существование. Результаты его трудов, имеющих для Средне-Азиатской жел. дор. неключительное значение, собраны в крайне интересном музее на ст. Полторацк.

Балласт. Балластный слой почти нигде не доведен до полной нормы в 0,17 саж., в общем недостает до нормы около 25% балласта. Годовая норма пополнения, по данным до военного времени, составляла 5 куб. саж. на версту главного пути и 2 куб. саж. на 1 версту станционных путей, что, при существующем протяжении дороги, дает около 15.000 куб. саж. В связи с общим сокращением расходов, план вывозки балласта на 1922—1923 операционный год рассчитан всего лишь на 10.186 куб. саж.

В 1922 году с 1-го января по 1-ое октября всего вывезено было в путь 878 куб. саж. балласта. В текущем году по 1-ое июня 1923 года вывезено в путь 4.300 куб. саж.

Благодаря хорошим климатическим условиям дороги, нет сомнений, что план вывозки будет выполнен.

Шпалы. На дороге уложено в главном пути шпал всего 4.538.039 шт., из них пропитанных 3.566.156 шт. и непропитанных 971.883 шт.

По годам укладки шпалы распределяются так:

Год укладки.	Количество.	
	Пропитанных.	Непропитанных.
1906	4.400	—
1907	7.600	—
1908	62.350	—
1909	204.920	75
1910	207.113	1.912
1911	157.810	903
1912	976.872	34.135
1913	409.283	518
1914	372.222	74.296
1915	400.514	173.985
1916	445.871	49.203
1917	207.149	48.917
1918	83.412	230.097
1919	28.275	45.135
1921	8.477	95.786
1922	—	75.159

Средний возраст пропитанных шпал 9.77, непропитанных 5,23.

Начиная с 1919 г. Ср.-Аз. ж. д. стала испытывать острую нужду в шпалах. За 1921 год было сменено со станционными путями всего лишь 151.484 штуки. В 1922 году сменено 75.189 штук. По сравнению с довоенным временем, когда, при общем протяжении главного пути в 2.302 версты, шпалы сменялись ежегодно 610—620 тысяч штук, это составило лишь 25% для 1921 г. и 9% для 1922 г. от годовой потребности довоенного времени. Ухудшение состояния шпального хозяйства отразилось на понижении скорости движения поездов, так как, по техническому состоянию пути, пришлось ограничивать предельную скорость на многих перегонах; таких ограничений имеется на 1-е июня 1922 года на протяжении 850 верст, которые распределяются по линиям следующим образом:

На главн. лин. Красноводск—Ташкент . . 291 — I категор.
„ „ „ Андижан—Урсатьевская . 351 — I категор.
„ линиях III категории. . . . . . — 321,

из коих 257 приходится на Бухарскую ветвь.

Средняя предельная скорость на таких перегонах составляет 30 вер.

Начиная с марта месяца с. г. дорога оказалась в состоянии производить смену в сравнительно более крупном масштабе, по 30—35 тысяч в месяц, вследствие чего состояние пути к 1-му июня несколько улучшилось. Назначено на 1923 г. сменить 550.000 тысяч шпал.

Всего за 1923 г. с 1-го января по 1-е июня сменено шпал 115.189 штук. Наличие шпал на 1-ое июня 39.547 штук. Ожидается поступление 370.000 шт., из коих 250.000 находятся в пути. В ожидании, что приток получаемых за последнее время на Ср.-Азиатскую ж. д. шпал и предполагать, что при значительной стоимости фрахта (морского и железнодорожного, перевозки в 0,01 коп. с пуда-версты имеем на шпалу стоимость около 1,5 рубля) является нерациональным с точки зрения государственной экономии. Произошло это потому, что завод, обслуживающий ранее дорогу в Астрахани, как принадлежащий ранее Главтопу, не отошел к НКПС при передаче заводов, а остался в ведении ВСНХ. Решение по предъявленной НКПС претензии на этот завод в Высшей Арбитражной Комиссии при СТО в мае м. г. было в пользу ВСНХ.

Другой ненормальностью в шпальном хозяйстве Средне-Азиатской ж. д. является невозможность для дороги в настоящее время пользоваться водной перевозкой шпал по Волге и Каспийскому морю через Красноводск, т. е. по ближайшему пути из-за финансовых соображений. Дело в том, что фрахт от Самары до Красноводска водой обходится на шпалу около 2 р. 70 к. золотом с обязательной оплатой перевозки наличными. Перевозка же от Самары по железной дороге, считая по служебному тарифу в 0,01 коп. с пуда и версты, обхо-

Искусственные сооружения. Мосты и искусственные сооружения вообще находятся в состоянии безопасном для движения поездов, за исключением: 1) моста через р. Кара-Дарью, отв. 45 саж., на 163 вер. ферганской линии, у коего подмыты 5 каменных опор, наклонившихся до 25 градусов, вследствие чего получился перекос железо-бетонных ферм. Означенный мост находится на разрушенных басмачами и закрытой для движения линии Наманган Андижан II. Исправление моста предположено произвести одновременно с восстановлением разрушенной части Наманганской ветки (ферганской). 2) Деревянного моста через Сыр-Дарью, отв. 150 саж., на 40 версте ферганской линии, по коему в виду его ветхости допускается линь паровоза с нагрузкой на ось не свыше 12,5 тонн и с 5-тью-верстной скоростью. В виду значительной стоимости работ по перестройке и устройству постоянного моста, предположено как в текущем, так и в будущем году ограничиться ремонтом и поддержкой существующего деревянного моста. Необходимое количество главнейших работ, намеченных к производству в текущем операционном году, а равно исполнение до 1-го июня с. г. и исполнение за 1923 год усматривается из следующей таблицы:

№№ по порядку.	Наименование работ.	Исполнено с 1922 г.	Предположено к исполнению с 1 октября 1922 г. по 1 октября 1923 г.	Исполнено с 1 октября 1922 года по 1 июня 1923 года.
1	Смена мостовых брусьев	500 п. с.	11.469 п. с.	—
2	„ мостового настила . . .	—	470 кв. с.	—
3	Окраска мет. мостов	37.520 пуд.	91.655 пуд.	17.725 п.
4	Ремонт дерев. моста на 40 версте ферганской линии -замена погнивших бревен и брусьев ног. саж.	410	180	270
5	Капитальный ремонт моста, отв. 8½ с., на 17 вер. Кизилкийской ветви общ. стоимостью в 5.000 р. зол.	—	5.000 р.	75%

Водоснабжение. В виду особых условий местности, по которой пролегает Средне Азиатская ж. д., вопросы водоснабжения на ней имеют несравненно большее значение, чем на всей сети дорог, и этим вопросам дорогой уделялось всегда много внимания.

Обслуживание водоснабжения сосредоточено в двух службах: Пути и Тяги, при чем Служба Пути ведает домовой и наружной водопроводной сетью и источниками с сооружениями (хаузы, плотины, фильтры и пр.). В ведении службы Тяги находится механическое оборудование водоснабжения, опреснители, водоочистители и водопроводная сеть внутри технических зданий службы Тяги.

Источники водоснабжения на Средне-Азиатской ж. д. чрезвычайно разнообразны: 1) источники родникового типа, из коих некоторые имеют довольно сложные капитажные устройства в виде штолен, проложенных в горах, и в виде кяризов (подземных галлерей местного типа), 2) арыки, питающиеся водой больших рек, Зарявшан, Мургаб, Аму-Дарья и Сыр-Дарья, 3) собственно реки, при чем для реки Теджен, пересыхающей на большую часть года, устроено запасное водохранилище, площадью в 25.000 кв. саж., 4) морская вода в соединении с опреснителем, 5) привозная вода, сливаемая из цистерн в запасные резервуары. Всего имеется 70 пунктов с действующим водоснабжением, из них 17 пунктов с гравитационными водопроводами, 49 пунктов с механической подачей воды из местных источников и затем 4 пункта с привозной водой.

Недействующих пунктов водоснабжения 10, из них 7 закрыто, вследствие разрушения сооружений во время гражданской войны, и 3 за прекращением подачи воды по примыкающей сети арыков. Кроме того, в двух пунктах, в виду разрушения водокачек, действует временное водоснабжение.

Общее состояние водоснабжения нельзя признать вполне благополучным, главным образом, в виду того, что в течение ряда лет не производилось должного ремонта.

В настоящий момент производство оного задерживается отсутствием на дороге труб нужных размеров и соединительных частей.

Неотложной необходимостью является заменить до 4.500 пог. саж. труб. Для означенной цели дорога располагает всего лишь около 300 пог. саж. труб. На необходимое количество труб и частей к ним дан заказ на заводы Центра через Материальную Службу, но время выполнения его пока не выяснено. Чугунных и газовых труб всего заказано 6.420 пудов и частей к ним 648 пуд. В частности, необходимо отметить неудовлетворительное состояние водоснабжения на ст. Каган, что в связи с размерами станции и ее узловым положением имеет для дороги существенное значение.

К 1-му января 1923 года на ст. Каган было 8 случаев прекращения действия водоснабжения, из них 2 раза причиной послужило отсутствие воды в подводящих арыках, при чем продолжительность прекращения действия из-за отсутствия воды в арыках была 35 дней. Необходимость пользоваться столь ненадежным источником, как арык на ст. Каган, вызвана разрушением водокачки, находящейся от станции в 25 верстах на реке Зарявшан. Попытки приступить к восстановлению водокачки и напорной линии не привели к желательным результатам, в виду того, что окрестности станции Каган до сего времени находятся в районе действия басмаческих банд.

Из работ, произведенных в текущем операционном году, главнейшие следующие: 1) Замена 39 пог. саж. деревянной сгнившей обделки штольни на ст. Урсатьевской бетонными плитами. Означенная работа намечалась к производству еще в 1914 году, но как технические за-

трудненія, такъ и развившееся за послѣднее время басмачество чрезвычайно затруднили осуществленіе названной работы. 2) Очистка отила запаснаго водохранилища на ст. Теджен, площадью в 25.000 кв. с. 3) На ст. Чарджуй капитально отремонтированы 3 желѣзныхъ резервуара, служащихъ отстойниками. 4) Произведена очистка большинства занленныхъ хаузовъ, арыковъ, штолен, фильтровъ и источниковъ.

Гражданскіе сооруженія. Количество гражданскихъ сооруженій дороги видно изъ ниже-помѣщенной таблицы № 1, которая содержитъ в себѣ свѣденія по состоянію построекъ на 1916 годъ. За время гражданской войны и басмачества значительная часть путевыхъ зданій подверглась разрушенію и остается до сего времени не восстановленной.

Таблица 1.

НАИМЕНОВАНІЕ СООРУЖЕНІЙ.		Площадь, в кв. саж.	% разрушенія.
Жилые дома		30.000	3
Службы при жилых домах		8.675	—
Путевые зданія		9.200	30
Пассажирскіе зданія		5.300	18
Пассажирскіе платформы		15.530	—
Службы и техническіе помѣщенія		3.820	—
Больницы	в.д. спец. назначенія.	2.875	—
Школы		2.150	—
Общежитія		358	—
Бани		1.288	4
Пакгаузы		2.377	5
Крытые платформы	тов. уст.	9.527	3
Открытые платформы		9.361	6
Водоподъемные зданія		675	7
Службы при нихъ		275	—
Водоемные зданія		315	6
Паровозные сараи		5.600	—
Мастерскіе для ремонта подвижного состава		2.571	—
Главные мастерскіе		7.728	—
Нефтекачки		196	2
Стрѣлочные будки		197	10
Склады Матеріальной Службы		2.895	
Участковые мастерскіе Службы Пути		852	—
Пожарные сараи		638	—

Работы по восстановлению зданий в текущем году производятся в крайне ограниченном размере, в виду недостатка ассигнований.

Положение жилищного вопроса.

Положение работников дороги в отношении квартирно-жилищного удовлетворения нельзя признать вполне благоприятным, квартирный голод особенно остро ощущается почти на всех больших станциях, как местах скопления значительных масс рабочих. Жилищное строительство находится в зачаточном состоянии, но развить его в соответствии с действительными потребностями не представляется возможным, вследствие недостатка денежных средств. По смете новых работ на 1922—1923 г. была предусмотрена постройка целого ряда жилых домов, всего в количестве до 1.000 кв. с., но смета не была утверждена Центром, и кредитов на эту работу не имеется. Не утверждена также смета по восстановительным работам, почему остаются в прежнем нежилом состоянии многие дома, разрушенные во время гражданской войны. Ничтожная сумма в 220.000 р. (знаками 23 г.), отпущенная на жилищное строительство за счет § 14 сметы НКПС, использована целиком на достройку жилого дома на станции Коканд I (215.600 р.) и жилого дома на ст. Андижан I—(4.400 р.),

Об остроте квартирного вопроса на дороге можно судить из нижеприведенных цифр. По данным на 1-ое апреля всего на Средне-Азиатской дороге состояло служащих и рабочих 18.707 чел. (без семей), кои в отношении прав на казенные квартиры распределяются следующим образом:

1 категории	4.328	человек
2 „	586	„
3 „	2.533	„
Прочих	11.260	„
Итого	18.707	человек,

а с семьями около 72.000 чел. Из указанного количества пользуются:

а) квартирами в казенных домах	1 кат.	3.184 ч.	73%
„ „ „	2 „	135 „	23%
„ „ „	3 „	448 „	18%
	прочих категор.	927 „	8%
Итого . . .		1.694 чел.	

б) квартирами в домах, арендованных дорогой, агент.	1 к.	275 ч.	
„ „ „ „ „	2 „	16 „	
„ „ „ „ „	3 „	120 „	
Итого . . .		411 ч.	

Кроме того, на 1.IV было занято под жилье 287 бар., в коих размещено 211 семейств. В процентном отношении распределение работников по квартирам представляется в следующем виде:

А) В казенном домах . . . . . 25 %
Б) В домах, аренд. дор. . . . . 2,2 %
В) В вагонах на колес. . . . . 1,2 %
Г) На частных кварт. . . . . 71,6 %

Ввиду крайнего недостатка квартир, каких либо сколько нибудь сносных норм квартирного довольствия не существует. При предоставлении той или иной квартиры соблюдается лишь пропорциональность между площадью квартиры и размерами семьи, но это не всегда достижимо.

Причины, влияющие на успешность работ по всем видам ремонта.

В отношении успешного выполнения ремонтных работ дорога встречала до сего времени значительные затруднения по следующим причинам:

1) Отсутствие наиболее ходовых материалов, при чем за 1922 год потребность дороги в этом отношении была удовлетворена в следующем размере (для работ по текущему и капитальному ремонту):

Стекла оконного . . .	10 %	от общей потребности
Шпал	9 %	„ „
Переводных брусьев . .	12 %	„ „
Мостовых брусьев . .	5 %	„ „
Проч. лесн. матер. .	30 %	„ „
Кровельного жел. . .	10 %	„ „
Путевых болтов . . .	8 %	„ „

2) Нападение басмаческих банд в районе расположения Бухарской дороги, Мургабской ветки, всей Ферганской линии, а также 10, 11, 12, 13 и 14 участков Службы Пути, вынуждает размещать ремонтные артели на станциях и вызывает значительную трату времени для поездок артелей на месте работ. На 5 участках возможно производство ремонта пути лишь при помощи рабочих поездов, отправляемых на перегоны с вооруженной охраной.

3) Низкие тарифные ставки, в связи с резкими колебаниями цен, и при том крайне неравномерными для отдельных районов создают такое положение, что при относительной обеспеченности рабочей силой околотков Службы Пути, на других наблюдается недостача в 90 %.

4) Отсутствие сметы затрудняет составление плана и систематическое осуществление работ. Обстоятельство это особенно неблагоприятно отражается на заготовке материалов, так как, с одной стороны, дорога не располагает оборотным капиталом, чтобы делать большие запасы материалов, а с другой стороны—отдаленность от промышленных районов Республики вызывает значительную задержку в доставке материалов в нужные моменты.

5) Низкая квалификация ответственных агентов пути. На 21 участке Сл. Пути среди всех ПЧ и ПЧП имеется всего лишь 6 инженеров. В Технической части Управления, за исключением Начальника части и его помощника, имеется всего лишь один инженер.

Что касается до средней производительности мастеровых и рабочих, то таковую по сл. пути можно считать равной 80 — 90% от довоенной, с поправкой на сокращение рабочего дня.

Борьба со стихийными явлениями.

Благодаря теплому климату и отсутствию больших морозов, зимнего ремонта в точном смысле этого слова на Ср.-Аз. ж. д. не существует. Что касается до снегоборьбы, то потребное количество снеговых щитов для всей дороги исчисляется в 27.090 шт. В наличии имеется 18.000 шт. Кроме того, на дороге имеются три снегоочистителя. Последние значительные заносы были в зиму с 1902 на 1903 год. В течение означенной зимы правильное движение приостановлено было сроком на полторы недели. В остальные зимы наблюдались приостановки движения не более как на одни сутки. Для характеристики Туркестанских зим, можно отметить, что в Самарканде, являющемся конечным пунктом наиболее заносимого снегом участка Сл. Пути (13), санный путь редко когда устанавливается более, нежели на 1—2 дня в течение всей зимы.

Борьба с весенними и с силевыми (ливневыми) водами представляет для Ср.-Аз. ж. дороги, проходящей почти во всей своей части по предгорью, значительные затруднения. Наибольшие опасения в этом отношении вызывает река Аму-Дарья, имеющая неустойчивые берега, вследствие чего железно-дорожный мост, отв. 750 саж., с момента его постройки все время находился под угрозой обхода его рекой. Берегоукрепительные работы в конце 1922 года были переданы в ведение особого Управления по обеспечению Туркестанских жел. дор. от размывов.

Аналогичная опасность, хотя в г меньшей степени, существует и на 3-х других больших мостах, перекрывающих:

1) Сыр-Дарью на 1.683 версте главной линии,—отв. 160 саж.,
2) Сыр-Дарью на 40 в. Ферганской линии, отв. 150 саж.,
3) Кара-Дарью на 230 в., отв. 90 саж.

Помимо угрозы со стороны больших рек, почти ежегодно наблюдаются значительные повреждения железнодорожного полотна от ливней в горах (силевые воды) и от разливов небольших рек. В 1923 году разливами рек Теджена, Мургаба и Кушки размыто было полотно на протяжении—281 саж. и повреждено на протяжении одной версты 317 саж.

Кроме того, было 7 случаев размывов полотна силевыми водами, с приостановкой движения и порчей пути на протяжении 132 саж. Количество берего-укрепительных и противо-размывных работ (не считая Аму-Дарьи), исполненных в 1922 году и намеченных в текущем операционном году, а также исполненных на 1-ое июня, усматривается из прилагаемой таблицы.

Наименование работ.	Исполнено с 1/I 22 г. по 1/X—22 г.	Предположено к исполнению с 1/X 22 г. по 1/X 23 г.	Исполнено с 1/X 22 г. по 1/VI 23 г.
Для укрепления берегов Сыр-Дарьи на 1683 и 40 в., а также Кара—Дарьи и Зарявшана.			
Фашинно-каменной кладки	913	1160	515
Земляные работы	110	280	129
Сухой кладки	195	450	164

Для восстановления размытого и поврежденного пути.

Каменной отсыпки, кб. с. . .	—	—	610
Насыпано балласта, кб. с. . .	—	—	900
Уложено фашины. и хвороста, кб. с.	—	—	80
Земляных работ, куб. с. . .	—	—	1.415

Для борьбы с размывами и с снеговыми водами имеется 9 постоянных противоразмывных поездов, каждый в составе двух вагонов шпал, 2-х вагонов хвороста, 6-ти вагонов камня и 5-ти вагонов балласта.

Из крупных восстановительных работ, оставшихся невыполненными, необходимо отметить:

1) Восстановление линии Андижан-Наманган на протяжении 85 верст.

2) Восстановление путевых построек, общей площадью 3.600,00 кв. сажен.

Что касается до остальных восстановительных работ, то почти все необходимое для существующего движения уже выполнено.

Кредиты на новые работы.

Кредиты, на новые работы весьма ограниченные, всего на сумму 457.332 руб. денежками 23 г., будут использованы для следующих работ: 1) достройка Кизил-Кийской ветки, в частности моста 17 вереты, 2) устройство водоспиной ямы на 25 куб. с. воды на ст. Красноводск, 3) достройка жилых домов, начатых в 1920 г. в Андижане—1 и Коканде—1. 4) различные мелкие работы.

Число служащих и рабочих на Сл. Пути.

	Положено по штату			
раб. и служ. . . .	4.645 ч.	на 1 вер.	— 1,69	чел.
на лицо штатных . . .	3.289 „	„ 1 „	1,21	„
„ поденных. . .	649 „	„ 1 „	—0,23	„
Всего штатных и поденных	3.938 „	„ 1 „	— 1,44	„
Недостача на 1 вер. штатных	„	„ 1 „	—0,48	„

Существующие нормы оплаты настолько низки, что большинство участков не в состоянии производить необходимые работы своевременно, поэтому в случае экстренных и неотложных заданий приходится перебрасывать рабсилу с одного участка на другой и непроизводительно расходовать средства на переотправку рабочей силы, на уплату командировочных и прочие накладные расходы.

Наглядным примером убыточности чрезмерно низкой зарплаты, установленной на дороге, являются случаи присылки Московской Биржей Труда 101 рабочих в конце прошлого года. По прибытии рабочих на Ср.-Аз. ж. д. им были выплачены по положению проездные. По истечении одного месяца, рабочие, убедившись в затруднительности просуществовать на предложенные им оклады, почти все уволились и уехали обратно, таким образом, для упорядочения работ необходимо поднять расценки на работы до норм, существующих вне полосы отчуждения.

Общее заключение о работе Сл. Пути и задача ее на предстоящий период.

Общее заключение по работе Сл. Пути Средне-Азиатской железной дороги, вынесенное докладчиком на основании личного ознакомления при объезде дороги, сводится к следующему:

Учитывая тяжелые условия работы в Средней Азии, следует признать, что и по Службе Пути дорогой за последний год проведена большая работа. Состояние пути, мастерских, зданий в общем найдено удовлетворительным, некоторые работы, как восстановление участка Тамаржан-Самсопово, проведенные в исключительно трудных условиях в кратчайший срок, подлежат особой отметке, что и сделано высшим руководителем Ведомства П. С.

К очередным задачам Службы Пути на предстоящий период следует отнести. кроме дальнейшего улучшения пути и сооружений в смысле повышения их технических качеств, следующие работы:

1) Восстановление разрушенных путевых зданий, так как в настоящее время ремонтные артели, живя на ближайших станциях, тратят непроизводительно время на поездку к месту работ.

2) Восстановление Зарявшанской водокачки и напорной линии ст. Коган для полного обеспечения водоснабжения этой имеющей большое значение станции.

3) Восстановление закрытого участка Андижан-Наманган.

4) Планомерное развитие жилищного строительства для изжития жилищной нужды, для чего необходимо Средне-Азиатской железной дороге обеспечить средства по годовой смете новых работ.

5) Урегулирование вопроса о зарплате мастеровым в смысле уравнения ее с тарифами других строительных союзов. Вопрос этот общий для всех дорог, но успешное разрешение его облегчит производство работ на железных дорогах.

6) Скорейший переход в отношении ассигнований на новые работы от квартального к годовому периоду—вопрос также общий для всей сети.

Подвижной состав и его ремонт.

В настоящем 1923 году на Средне-Азиатской жел. дор. имеется 8 основных депо: Красноводск, Полторацк, Мерв, Эмир-Абад, Чарджуй, Самарканд, Урсатьевская, Коканд и 8 оборотных: Казанджик, Душак, Кушка, Карши, Самсоново, Кизил-Тепс, Ташкент, Андижан.

В течение первого полугодия 1923 г. закрыты пять оборотных депо: Джебель, Кизил-Арват, Уч-Аджи, Сары-Язы и Джизак и три основных депо—Казанджик, Кушка и Андижан II обращены в оборотные.

Благодаря этому мероприятию, длина тяговых перегонов удлинилась и доходит до 265-ти верст.

На дороге имеются две главные мастерские: Ташкентская и Кизил-Арватская.

Паровозы. Наличный паровозный парк с 1/x 22 г. по 1/vi 23 г. увеличился с 308 до 332 паровозов, при чем число здоровых паровозов за этот период увеличилось с 153 (49,7%) до 177 (53,3%); число больных паровозов за тот же период осталось без изменения—155, составляя на 1/x 22 г.—50,3% от наличия и на 1/vi 23 г.—46,7%.

По сериям и возрастам паровозы распределяются:

Сер.	Н-в	65	ср. возр.	15 л.
„	Н-у	15	„ „	12,8 л.
„	Д	7	„ „	28,7 „
„	О-В	86	„ „	13,7 л.
„	О-Д	35	„ „	20,5 л.
„	О-д	13	„ „	27,6 л.
„	О-к	10	„ „	18,5 л.
„	О-л	4	„ „	30,5 л.
„	Т	38	„ „	22,0 „
„	Т-к	28	„ „	8,0 л.
„	Щ	1	„ „	13 л.
„	Ь-к	4	„ „	22,0 л.
„	Ь	3	„ „	22,0 л.

Кроме того, имеется 23 паровоза, возраст коих неизвестен, из них:

Сер.	Н-в	1
„	О-в	13
„	О-Д	5
„	О-д	2
„	О-л	2

Состояние паровозов по прокату

Состояние паровозного парка по прокату бандажей видно из следующих таблиц:

Таблица I.

МЕСЯЦЫ.	Средний прокат бандажей.				Число паровозов с прокатом бандажей более 5 мм.
	Здоровых паровозов.		Больных паровозов.		
	Пассаж.	Товарн.	Пассаж.	Товарн.	
На 1 октября 1922 г.	2,7		4,8		—
„ 1 ноября 1922 г.	2,4	2,5	4,2	4,6	47
„ 1 декабря 1922 г.	2,4	2,4	4,3	4,3	37
„ 1 января 1923 г.	2,6	2,5	4,2	4,3	41
„ 1 февраля 1923 г.	2,4	2,1	4,0	4,0	34
„ 1 марта 1923 г.	2,5	2,4	3,6	4,26	43
„ 1 апреля 1923 г.	1,9	2,4	3,5	4,1	41
„ 1 мая 1923 г.	2,1	2,5	4,2	3,8	19

Таблица II.

МЕСЯЦЫ.	Средняя толщина бандажей.				Число паровозов с толщиной бандажей менее 40 мм.
	Здоровых паровозов.		Больных паровозов.		
	Пассаж.	Товарн.	Пассаж.	Товарн.	
На 1 октября 1922 г.	57,0		47,1		—
„ 1 ноября 1922 г.	54,0	56,0	46,5	48,7	64
„ 1 декабря 1922 г.	54,0	56,0	44,8	47,7	59
„ 1 января 1923 г.	56	56	44,3	47,4	54
„ 1 февраля 1923 г.	57,5	57,8	45,4	49,1	50
„ 1 марта 1923 г.	57	61	43	51	50
„ 1 апреля 1923 г.	55	59	41,7	50	44
„ 1 мая 1923 г.	58	59	53	52	22

Из означенных таблиц усматривается, что состояние паровозов по прокату вполне удовлетворительно, так как прокат уменьшился, средняя толщина бандажей увеличилась и число паровозов с бандажами тоньше 40 мм. уменьшилось с октября почти в 3 раза.

Выпуск из ремонта. Выпуск паровозов из ремонта представляется по месяцам в следующей таблице:

МЕСЯЦЫ.	Задание в единицах среднего ремонта.	Выпуск в физических единицах.				Всего в единицах среднего ремонта.	% выполнения программы.	% выполнения программы по капитальному ремонту.
		Капр.	Задано.	Восстан.	Средн.			
Октябрь 1922 г.	25	2	3	0	12	18	72	67
Ноябрь 1922 г.	24	2	3	0	12	18	75	67
Декабрь 1922 г.	24	3	3	0	13	22	92	100
Январь 1923 г.	25	2	3	0	11	17	68	67
Февраль 1923 г.	25	3	3	0	10	19	76	100
Март 1923 г.	25	4	3	0	9	21	84	133
Апрель 1923 г.	30	2	3	1	7	15	50	67
Май 1923 г.	30	5	3	0	13	28	93	167
	208	23	24	—	—	158	76%	—

Резкое невыполнение задания в апреле объясняется месячной остановкой Кизил-Арватских главных мастерских, в виду отпуска рабочих.

Из приведенных данных усматривается, что среднее выполнение программы среднего ремонта составляет 75% и по капитальному 100% задания, что следует признать, при наличии запасных паровозов, удовлетворительным и соответствующим потребности дороги.

Средний пробег между ремонтами. Средний пробег в паровозо-верстах между капитальными ремонтами составляет:

при задании для пассажирских . . . . . 185.000 верст
„ „ „ товарных . . . . . 140.000 „
в действительности . . . . . 175.051 „

Пробег между двумя средними ремонтами при задании 25.000 в. составляет:

в октябре . . . . . 43.725 верст
„ ноябре . . . . . 35.344 „
„ декабре . . . . . 44.362 „
„ январе . . . . . 39.437 „
„ феврале . . . . . 54.119 „
„ марте . . . . . 38.456 „
„ апреле . . . . . 38.706 „
„ мае . . . . . 38.342 „

Недодача паровозов под поезда.

Недодача паровозов под поезда выражается следующими размерами:

	Январь.	Февраль.	Март.	Апрель.	Май.	ВСЕГО.
Затребовано	1410	1085	1166	991	1138	5790
Выпущено	1385	1077	1158	990	1125	5735
Недодача	25	8	8	1	13	55
% недодачи	1,60	0,7	0,6	0,1	1,1	0,9

Процент недодачи, как видно из таблицы, весьма незначителен; причины недодачи обыкновенно случайного характера: движение поездов с перебоями, пачками, благодаря чему получается скопление паровозов в ремонте и на промывке.

Изъятие паровозов из службы для ремонта протекало в следующем размере:

Октябрь.				Ноябрь.				Декабрь.				Январь.				Февраль.			
Капитальн.	Средний.	Случайн.	Всего.	Капитальн.	Средний.	Случайн.	Всего.	Капитальн.	Средний.	Случайн.	Всего.	Капитальн.	Средний.	Случайн.	Всего.	Капитальн.	Средний.	Случайн.	Всего.
1	9	33	43	5	11	20	36	3	10	37	50	3	11	23	37	3	5	24	32

Март.				Апрель.				Май.				ВСЕГО.			
Капитальн.	Средний.	Случайн.	Всего.	Капитальн.	Средний.	Случайн.	Всего.	Капитальн.	Средний.	Случайн.	Всего.	Капитальн.	Средний.	Случайн.	Всего.
2	10	28	40	4	11	36	51	4	10	32	46	25	77	235	335

За период с 1-го января 1923 г. по 1 июня случаев порчи паровозов, вызвавших остановку в пути с вывозом резерва, было 43, что составляет 0,7% от числа выпущенных за это время в движение паровозов.

Простой в ремонте. Средний простой паровозов в ремонте за время с 1-го октября по 1 е июня составляет:

по капитальному ремонту . . . . . 152 дня
„ среднему . . . . . 75 „

Каковые сроки нельзя не признать слишком высокими.

Расход рабсилы на ремонт. Средний расход рабочей силы, в человеко-часах на 1 физическую единицу, составляет: на капитальный ремонт

	Израсходовано:	Нормы ИКПС:
паровозов	19,000	16,500
тендеров	5,000	

Средний ремонт

паровозов	7,000	3.150
тендеров	1,500	

Приведенный в таблице расход человеко-часов по капитальному и среднему ремонту паровозов выше норм, установленных ИКПС. Объясняется это тем, что характер капитального и среднего ремонта паровозов, благодаря особо неблагоприятным условиям на Ср. Аз. ж. д. (чрезвычайная жесткость воды и песчаная местность), резко отличается от обще-российского: при капитальном ремонте огневые коробки котла обязательно на всех паровозах вынимаются, меняются задние решетки или ставятся полурешетки (до 75%), в значительном количестве меняются передние решетки, очень часто ставятся новые боковые стенки или полустен., новые потолочные и лобовые листы, а также рогатые листы кожуха топки, что, вместе взятое, и вызывает такой, как указано в таблице, высокий расход человеко-часов, и потому капитальной ремонт паровозов на Ср.-Аз. ж. д. по своему характеру скорее относится к разряду восстановительного.

По тем же причинам и средний ремонт паровозов вызывает крупный котельный ремонт и ремонт движущего механизма: очень частая смена полурешеток огневой коробки, постановка крупных латок, постановка латок на шуровочное отверстие, смена до 300 связей, нередко смена всего комплекта анкерных болтов, смена всего комплекта дымогарных труб, смена всех дышловых подшипников, смена дышловых и кулисных валков и т. п. — все это требует затраты от 7.000 до 8.000 человеко-часов.

Ремонт пассажирских вагонов. Состояние пассажирского вагонного парка характеризуется следующими данными:

МЕСЯЦЫ.	Общее наличие.	Число здоровых.	Число больных.	% больных от наличия
Октябрь	172	303	169	36
Ноябрь	172	352	120	25
Декабрь	472	319	153	32
Январь	347	180	167	48
Февраль	не получены.			
Март	не получены.			
Апрель	155	228	227	50
Май	160	300	160	35
Июнь	488	314	174	36

Отсюда видно, что состояние пассажирского парка осталось с октября без перемены:

при увеличении парка на . . . 188 — 172 = 16 вагонов,
число больных увеличилось на . 174 — 169 = 5 „

Большой ремонт пассажирских вагонов:

МЕСЯЦЫ.	В физических единицах.		% выполнения программы.
	Задание.	Выпуск.	
Октябрь 1922 г.	—	2	—
Ноябрь „	2	5	250
Декабрь „	—	6	—
Январь 1923 г.	2	0	0
Февраль „	3	9	300
Март „	3	10	333
Апрель „	3	6	200
Май „	4	3	75

Среднее выполнение большого ремонта пассажирских вагонов составляет 241% задания. Это превышение задания вызывалось развитием пассажирских перевозок, установлением беспересадочного сообщения и, вообще, стремлением дороги упорядочить пассажирское движение, что ею и достигнуто.

Средний ремонт пассажирских вагонов:

МЕСЯЦЫ.	В физических единицах.		% выполнения программы.
	Задание.	Выпуск.	
Октябрь	7	2	29
Ноябрь	6	6	100
Декабрь	6	3	50
Январь	8	1	13
Февраль	8	7	88
Март	8	10	125
Апрель	10	4	40
Май	10	8	80

Среднее выполнение задания составляет 65% и объясняется значительным выпуском пассажирских вагонов из большого ремонта.

Срочный осмотр пассажирских вагонов:

МЕСЯЦЫ.	В физических единицах.		% выполнения программы.
	Задание.	Выпуск.	
Октябрь	26	18	69
Ноябрь	26	21	81
Декабрь	26	22	85
Январь	26	22	85
Февраль	27	20	74
Март	27	16	59
Апрель	35	14	40
Май	35	15	43

Выполнение задания по срочному осмотру пассажирских вагонов составляет также только 65% от задания и это также объясняется перевыпуском пассажирских вагонов из большого ремонта.

Расход в человеко-часах.

Средний расход в человеко-часах за период октябрь—январь по ремонту классных вагонов составляет:

	Нормы ИКПС.	
	4-х-осных.	3-х-осных.
Большой ремонт	4.500	6.000	1.000
Средний „	2.800	2.400	1.600
Текущий „	40	80	60
Срочный „	300	600	400

Средний расход человеко-часов при капитальном ремонте пассажирских вагонов не превышает нормы НКПС (6000—4000 часов для 4-х- и 3-х-осн. вагонов).

Расход при среднем ремонте несколько выше нормы НКПС (2400—1600 часов для 4-х- и 3-х-осн. вагонов) и объясняется тем, что средний ремонт классных вагонов, в виду их крайне неудовлетворительного состояния после гражданской войны, по объему потребных работ мало отличается от капитального.

Расход человеко-часов при текущем ремонте не превышает норм НКПС (80—60 часов для 4-х- и 3-х-осн. вагонов).

При срочном осмотре пассажирских вагонов, расход часов также не превышает норм (600—400 для 4-х и 3-х осн. вагонов).

Ремонт товарного парка. Состояние товарного вагонного парка представляется в следующем виде:

МЕСЯЦЫ.	Среднее наличие в сутки.	Число здоровых.	Число больных.	% больных от наличия.
Октябрь	9.298	6.056	3.242	35
Ноябрь	9.611	6.690	2.951	31
Декабрь	9.300	6.672	2.628	28
Январь	9.066	6.216	2.850	31
Февраль	9.313	6.576	2.738	33
Март	9.742	6.929	2.813	29
Апрель	9.619	7.269	2.350	21
Май	9.758	7.340	2.118	25

Состояние товарного парка с октября несколько улучшилось: в то время, как число здоровых увеличилось на 7340—6056 = 1296 вагонов, число больных уменьшилось на 3242 — 2418 = 824 ваг., а процент больных сократился на 35—25 = 10%.

Ремонт товарных вагонов выполнялся в следующих размерах:

	В физических единицах.		% выполнения программы.
	Задание по конвенционному осмотру.	Выпуск из конвенционного осмотра.	
Октябрь	220	192	87
Ноябрь	300	255	85
Декабрь	300	276	92
Январь	200	267	134
Февраль	200	155	77
Март	200	135	67
Апрель	250	113	45
Май	250	130	52

Среднее выполнение задания за 8 месяцев составляет 79% . С ремонтом товарных вагонов дороге следует подтянуться, так как три зимних месяца — ноябрь, декабрь и январь — показывают, что ее средствам под силу выполнить программу, вдвое большую, чем продукции последних четырех месяцев.

Кроме того, надлежит обратить особое внимание на количество ремонта, не всегда стоящего на высоте.

Способ оплаты работ по ремонту. На дороге практикуется сдельная система оплаты работ и ведется подготовка к введению сдельно-отцунной системы оплаты работ по текущему ремонту паровозов, в виде опыта.

Отцепки вагонов. Что касается наблюдений за ходовыми частями вагонов, то в этом отношении картина рисуется следующая:

Отцеплено по горению на 10.000 осе-верст:

в октябре . . .	0,22	осе-верст.
„ ноябре . . .	0,30	„
„ декабре . . .	0,20	„ „
„ январе	0,16	„ „
„ феврале . .	0,15	„ „
„ марте	0,17	„ „
„ апреле	0,14	„ „

По техническим неисправностям за этот период отцепки колебались от 0,01 до 0,02 на 10,000 осе-верст.

Из приведенных данных видно, что в данном отношении достижения дороги, в смысле улучшения дела, определяются в 33%, против октября, несмотря на то, что дорога все время страдала отсутствием подбивочного материала.

Обслуживание паровозов бригадами. Турная езда на Средне-Азиатской жел. дор., в той форме, как это предусматривается инструкцией о турной езде по системе т. Потапова, не введена; главной причиной сего служат неравномерность движения в количестве пар поездов, каковая связана с подходом в Красноводск пароходов с нефтью, и общая слабость движения.

Паровозы на всех участках Средне-Азиатской дороги обслуживаются двойными бригадами, что, при значительных протяжениях некоторых участков, полученных благодаря закрытию ряда оборотных депо, дает эффект, близкий к турной езде.

Средний фактический месячный пробег одной паровозной бригады за первые 7 месяцев 1922—23 операционного года составляет:

на пассажирских паровозах	2.138 верст
„ товарных	1.717 „
„ маневровых	1.012 „

Условия работы паровозов на Ср.-Аз. жел. дор.

Работа паровозов по Средне-Азиатской ж. д. протекает в очень неблагоприятных условиях — наличие неудовлетворительной воды, сыпучих песков — [illegible] [illegible] дымогарных труб, стенок топки, а также [illegible] [illegible]. То обстоятельство, что средний пробег между 2-мя срочными [illegible] выражается в среднем около 40,000 верст, при норме в 25,000 верст, свидетельствует, что ремонт паровозного парка [illegible] не [illegible] в достаточной степени удовлетворительно.

Применение методов научной организации.

Методы научной организации, требуемые приказом ТОВ, № 479, и ЦИКЖЕЛ, № 313688, по Ср. Аз. ж. д. систематически в полном объеме провести в жизнь не представилось возможным за недостатком как [illegible], так и [illegible] свободных и знающих подготовленных к этому лиц, коим можно было бы поручить это, а также в силу хронического недостатка [illegible] материалов, каковое обстоятельство играет немаловажную роль при введении этой организации.

По частичному применению методов [illegible] в этом вопросе уже сделано и делается:

1) введение специализации бригад как в главных, так и в участковых мастерских с проведением более узкого дробления существующих бригад;

2) организованы при Главных мастерских центральные кладовые;

3) были произведены обследование станков механического цеха Ташкентских Главных мастерских и выработана счетная линейка, позволяющая в кратчайший срок определить теоретически правильно скорость резания обрабатываемых предметов.

Ташкентские и Кизыл-Арватские главные мастерские.

Средне-Азиатская дорога, несмотря на свою техническую отсталость и небольшой ее [illegible] с другими Европейской сети грузооборот, имеет 2 главных мастерских — в Ташкенте и Кизыл-Арвате. Несмотря на это, все же, как видно из предыдущего описания положения тягового хозяйства, выполнение ремонтных заданий и по паровозам, и по товарным вагонам производится не в полном объеме. Основная причина этого явления, по мнению докладчика, кроется в том, что обе Главные мастерские являются одновременно и паровозными и вагонными, то есть не проведена специализация их производства. Вина в этом ни в коем случае не падает на Управление Средне-Азиатской железной дороги настоящего времени.

По времени постройки старшими являются Кизыл-Арватские мастерские, построенные в 80—90-х годах, одновременно с постройкой дороги,

которая строилась от Каспийского моря с 1880 по 1898 год отдельными участками. Ташкентские же мастерские сравнительно новые: они начаты постройкой в 1907 году и, после ряда перерывов и изменений проекта, закончены полностью постройкой и оборудованием в 1913 году.

Вот это обстоятельство, что Ташкентские Главные Мастерские открыты после того периода, когда в быв. министерстве путей сообщения произошла эволюция во взглядах на постановку дела массового ремонта подвижного состава, когда разрабатывались и обсуждались вопросы о концентрации ремонта в специальных районных мастерских, типа починочных заводов, это обстоятельство дает основание бросить упрек быв. министерству путей сообщения в том, что дело постановки ремонта подвижного состава Средне-Азиатской железной дороги не было доведено до конца путем концентрации ремонта вагонов и паровозов в отдельных Главных мастерских,—а для этого во время постройки Ташкентских Главных Мастерских требовалось сравнительно немного дополнительных средств на переустройство Кизил-Арватских мастерских.

В настоящее время лишь приходится считаться с допущенной ошибкой.

Ташкентские Главные Мастерские расположены на самой ст. Ташкент-Пассажирский, по другую сторону путей, против пассажирского здания.

Все устройства и пути мастерских обнесены кругом железобетонным забором, так что в отношении территории мастерские представляют вполне обособленное от прочих станционных устройств предприятие.

Рядом с территорией Главных мастерских расположен Главный Материальный склад, соединенный с мастерскими рельсовым путем.

Схема расположения отдельных корпусов Мастерских представляется в следующем виде: в Центре территории расположены силовая станция, вспомогательные цехи, в одну сторону от них расположены паровозные цехи, в другую — вагонные.

Таковое расположение цехов в плане представляет существенные удобства в смысле обособления вагонного хозяйства от паровозного, но зато оно же совершенно лишает возможности использовать корпусы вагонных цехов для перехода мастерских на исключительно паровозный ремонт.

Здания отдельных цехов Ташкентских мастерских вместительные, с массой воздуха и света.

Мастерские работают на электрической энергии, получаемой от собственной электрической станции, работающей на 2-х дизелях, общей мощностью 525 лошад. сил. Кроме того, имеется одна паровая машина, мощностью 275 лош. сил, 7 динамо-машин, мощностью в 790 киловатт, и 148 моторов, общей мощностью 949 киловатт. Кроме

того, имеется 3 компрессора, производительностью 24150 куб. метр. воздуха в час, при давлении 6 атмосфер.

Мастерские богато оборудованы подъемными кранами, а именно: имеется 10 мостовых кранов, с общей подъемной силой 157 тонн, при наибольшей мощности отдельного крана в 35 тонн; 3 железнодорожных и 5 кранов малых. Кроме того, 2 тележки, подъемной силы в общем 160 тонн.

Общее количество станков и др. оборудования:

Для обработки металлов	214
„ „ дерева	17
Вагранок чугунно-литейных	2
Формовочных машин	4
Огней кузнечных горнов	57
Печей „	4
Молотов (наиб. сильн. 3 тонн) . . .	6
Ковочных машин	5
Прессов для насадки колесн. центр. .	1

Оборудование Кизил-Арватских мастерских, как более устаревших, значительно слабее.

Мастерские работают на механической энергии пара.

Силовые установки состоят из 10 паровых котлов, общей поверхностью нагрева 445 кв. метр., и 7 паровых машин, общей мощностью 265 лош. сил.

Для освещения имеется 3 динамо-машины, общей мощностью 18 киловатт, 2 компрессора дают 1470 кб. метров воздуха в час.

Подъемные и транспортные приспособления заключаются в 3 тележках, общей подъемной силой 80 тонн, 4 мостовых кранов, общей подъемной силой 31 тонн, при наибольшей мощности одного 15 тонн, 1 жел. дор. крана, наибольшей мощности 3 тонны.

Общее количество станков и других оборудований следующее:

Станков для обработки металлов	141
„ „ „ дерева	10
Вагранок	2
Формовочных машин	—
Число огней кузнечн. горнов	34
Печей	—
Молотов (наибол. сильн., 1 тонна)	5
Ковочных машин	—
Прессов для насадки колесных центров . .	1

Производительность Ташкентских и Кизил-Арватских мастерских в единицах ремонта в 1923 г. составляет:

Главные мастерские.	Капитальный и средний ремонт в учетных ед-ц.														
	Январь.			Февраль.			Март.			Апрель.			Май.		
	Задано.	Выполнено.	% выполнения	Задано.	Выполнено.	% выполнения	Задано.	Выполнено.	% выполнения	Задано.	Выполнено.	% выполнения	Задано.	Выполнено.	% выполнения
Ташкентские	9	1	11,1	9	6	66,7	9	7	77,8	9	6	66,7	9	9	100,0
Кизил-Арватские	6	3	50,0	6	3	50,0	6	6	100,0	*)	—	—	6	6	100,0
Итого	15	7	46,7	15	9	60,0	15	13	86,7	9	6	66,7	15	15	100,0

Выпуск подвижного состава в 1913 г. по Ташкентским мастерским составлял в год:

Паровозы капитальн. ремонта	30	112 уч. единиц или 9,33 в мес.
„ среднего „	12	
Пассажирск. вагоны капит.	32	Среди. в мес. 2,75.
„ „ среди.	47	„ „ „ 4
„ одногоди. осмотр.	225	„ „ „ 18,6
Товарн. вагоны б. ремонт	85	В среднем 80 един. в мес.
„ срочн. осмотра	822	

Данных за 1913 год по Кизил-Арватским мастерским получить не удалось, а потому дальнейшее будет касаться лишь Ташкентских мастерских.

Таким образом, производительность мастерских в 1923 г., по сравнению с 1913 г., составляет:

по паровозам 70%

по пассажирск. вагон.:

по капит. рем. 130%
„ среди. „ 105%
„ год. осмотру 17%
„ товарным вагонам 49%

или средняя производительность составляет—54%.

*) Кизил-Арватские мастерские с 10/IV по 10/V были закрыты по случаю отпуска мастеровых и ремонта оборудования, а потому на апрель задания не получали.

Количество по списку мастеровых и рабочих, курсантов и учеников в 1923 г. составляло (Сведения получены от ТМ).

Месяцы	Мастер. и рабоч.	Курсантов и учеников.	ИТОГО.	% % отсутствующих.
Январь	997	117	1.111	12,5
Февраль	995	119	1.114	9,7
Март	1.108	111	1.122	14
Апрель	1.016	94	1.110	22
Май	989	136	1.125	27,9
В 1913 г.	756		756	4,5

Количество штатных в 1923 г. составляло:

Январь 341
Февраль 339
Март . . . . . . 338 В 1913 году—127 чел.
Апрель 320
Май 305

включая в то число пожарную дружину

32 чел.

Приведенные данные прежде всего указывают на значительное превышение количества мастеровых и рабочих и штатных служащих по сравнению с 1913 годом при производительности мастерских в 54% от довоенной. Затем, как видно из данных, % % неявок растут из месяца в месяц и достигли 27,9% в мае, против 4,5% 1913 года и 9,7% в феврале 1923 года. Это отчасти объясняется месячными отпусками мастеровых, установленными для Средней Азии, взамен двухнедельных для Европейской России.

Если учесть наличие рабочих за вычетом неявившихся в мае 1923 года, оно составит 1125 (1—0, 27,9)—810 чел. против 1913 года

$$756\ (1 - 0{,}045) = 720 \text{ человек.}$$

Если учесть переход с 9-часов. на 8-часов. рабочий день, то получится для 1913 года:

$$\frac{720 \times 9}{8} = \text{те же } 810 \text{ человек,}$$

Отсюда вытекает, что и производительность одного работника мастерских понизилась в настоящее время до тех же 54% от 1913 года.

ПЛАН И ВЫПОЛНЕНИЕ

производственной программы по капитальному и среднему ремонту главных вагонов в Главных мастерских Средне-Азиатской железной дороги в 1923 г. в физических единицах.

ГЛАВНЫЕ МАСТЕРСКИЕ.	Январь.						Февраль.						Март.						Апрель.						Май.					
	Капитальный ремонт.			Средний ремонт.			Капитальный ремонт.			Средний ремонт.			Капитальный ремонт.			Средний ремонт.			Капитальный ремонт.			Средний ремонт.			Капитальный ремонт.			Средний ремонт.		
	Задано.	Выполнено.	% выполн.	Задано.	Выполнено.	% выполн.	Задано.	Выполнено.	% выполн.	Задано.	Выполнено.	% выполн.	Задано.	Выполнено.	% выполн.	Задано.	Выполнено.	% выполн.	Задано.	Выполнено.	% выполн.	Задано.	Выполнено.	% выполн.	Задано.	Выполнено.	% выполн.	Задано.	Выполнено.	% выполн.
Ташкентские	2	2	100,0	6	5	83,3	5	—	0,0	6	—	0	3	9	300,0	6	8	133,3	5	5	100,7	6	3	50,0	1	2	50,0	6	5	83,3
Кизил-Арватские . . .	—	3	—	2	1	50,0	—	2	—	2	1	50,0	—	1	—	2	2	100,0	—	1	—	4	1	25,0			—	4		0,0

С 10 IV по 10 V Кизил-Арватские мастерские были закрыты (ремонт паровозов и реоборудование).

ПЛАН И ВЫПОЛНЕНИЕ

программы по ремонту вагонов в Главных Мастерских Средне-Азиатской ж. д. в 1923 году.

ГЛАВНЫЕ МАСТЕРСКИЕ.	Капитальный ремонт товарных вагонов в физических единицах.									Капитальный ремонт пассажирских вагонов в физических единицах.								
	Задано.	Выполнено.	% выполнения.	Задано.	Выполнено.	% выполнения.	Задано.	Выполнено.	% выполнения.	Задано.	Выполнено.	% выполнения.	Задано.	Выполнено.	% выполнения.	Задано.	Выполнено.	% выполнения.
Ташкентские Главные Мастерские	90	38 (+ 2[1])	33,1	100	61 (+ 19[1])	25	100	37 (+ 1[1])	38,0	100	47 (+ 1[1])	51,0	100	11 (+ 9[1])	53,0			
Кизил-Арватские Главные Мастерские	90	11 (+ 7[1])	31,1	100	27 (+ 7[1])	34	100	31 (+ 12[1])	16,8			-	100	7 (+ 6[1])	13,0			
	Годичный осмотр грузовых вагонов в физических единицах.																	
Ташкентские Главные Мастерские	18	5	27,8	15		0	19	8	42,1	17	—	0	17	3	17,6			
Кизил-Арватские Главные Мастерские	8	—	0,0	8		0	8		0,0		1		12	—	0,0			

[1]) Единицы восстановительного ремонта.

Хотя среднеазиатских [illegible] 1912 г. [illegible] по [illegible] практически мастерских и не представлено, но из личных [illegible], вынесенных от осмотра мастерских, можно с уверенностью сказать, что [illegible] там обстоит не лучше, чем в Ташкентских главных мастерских.

Средний заработок в Ташкентских [illegible] мастерских [illegible] составляет в [illegible] 1920 г.

	[illegible]	[illegible]	[illegible]
3-й разряд	390	[illegible]	1 00[illegible]
6-й „	599	1 06[illegible]	1 7[illegible]
9-й „	1 081	[illegible]	2 [illegible]

В довоенное время заработок составлял:

3-й разряд . . . . 120 руб. 97 коп. в месяц
6-й „ . . . . } 161 „ 81 „ „
9-й „ . . . .

Если принять во внимание, что в довоенное время жизнь в Ташкенте была очень дешевой, [illegible] 8—9% [illegible] Москвы, теперь же она [illegible] Москвы, при чем дороговизна растет [illegible], следует признать, что заработок мастеровых ниже.

Принимая во внимание, что нагрузка Урсатьевских мастерских составляет лишь 56% довоенной, [illegible], в целях дальнейшей концентрации [illegible] о сосредоточении всего ремонта в одних Ташкентских мастерских, в крайнем случае использовав Кзыл-Арватские, [illegible] ремонта вагонного парка.

Служба Связи.

На Ср.-Аз. ж. д. по главной линии имеется на участке Красноводск - Полторацк 7 проводов, на участке Полторацк—Ташкент [illegible] и Урсатьевская—Коканд—6 проводов.

На ветвях:

Коканд—Андижан . . . . . }
Горчаково—Скобелево . . . . } 2 провода
Коканд—Наманган . . . . }
На ветви Мерв—Кушка . . . [illegible]
„ „ [illegible] . . . . [illegible]
„ „ Андижан—Джалал-Абад [illegible]

Средний коэффициент нагрузки проводов равен 0,85, а максимальный (отдельных проводов)—0,7—0,75. Подвеска проводов для местной связи в ближайшее время не предполагается. В текущем году

будет [illegible] в настоящее время подвеска провода по участку Ташкент—Чарджуй для прямой связи Москвы с Полторацком. Одновременно [illegible] подготовительные работы для установки [illegible] аппаратов УИТСТОНА в Полторацке и Коканде и [illegible] в Чарджуе и Ташкенте.

Работа телеграфа.

Работа телеграфа за первый квартал октябрь—декабрь экс. 1922/23 года составила 4.960.023, а за весь 1911 г. —15.615.066 десятисловных телеграмм. По сравнению с довоенным временем (точные данные имеются за 1911 г.), общая работа телеграфа уменьшилась на 40%. Объем телеграфной корреспонденции уменьшился на 40% (в 1911 г. протяжение дороги составляло 2.497 вер., в 1922 г. 2.661 вер.). За квартал январь—март наблюдается некоторое уменьшение объема корреспонденции и общая работа телеграфа за этот квартал составляет — 4.612.174 десятисловных телеграмм, что на 1 версту протяжения дороги дает увеличение по сравнению с 1911 годом на 19%.

Работа, приходящаяся на 1 телеграфиста в 1922 году составляет [illegible] десятисловных телеграмм, что составляет около 80% работы телеграфиста в довоенное время. Принимая же во внимание, что в 1922 г. телеграфистам было 4-х-сменное дежурство, вместо трех и двух с половиной сменного, бывшего в 1911 г., надлежит признать загрузку телеграфистов удовлетворительной.

Состояние телеграфных линий.

Ремонт телеграфных линий был произведен в 1922 году вполне успешно, и общее состояние их в настоящее время следует признать хорошим, что подтверждается и нижеследующими данными о количестве повреждений, приходящихся на 100 проводо-верст.

В октябре	0,4
„ ноябре	0,35
„ декабре	0,16
„ январе	0,23
„ феврале	0,11
„ марте	0,15
„ апреле	0,13

Длительность одного повреждения составляла:

В октябре	11	час.	17	мин.
„ ноябре	10	„	2	„
„ декабре	10	„	—	„
„ январе	11	„	—	„
„ феврале	11	„	—	„
„ марте	10	„	23	„
„ апреле	11	„	—	„

Это показывает, что повреждения устраняются недостаточно быстро, что объясняется редким курсированием поездов и отсутствием других средств передвижения.

Станционные устройства (комнатная проводка и вводы) находятся в изношенном состоянии и требуют капитального ремонта.

Телефоны. Линейной телефонной связи на дороге совершенно нет. Станционная телефонная связь развита крайне слабо. Телефонные установки для связи со стрелочными постами имеются лишь на 10 станциях с 89 телефонными аппаратами.

Связи с остановившимися в пути поездами нет никакой.

С. Ц. Б. Централизационных устройств на дороге нет. В текущем году производится установка жезловых аппаратов на участке Ташкент — Урсатьевская.

Установка сильного тока. Средне-Азиатская дорога оборудована 16 электрическими станциями (от 5 до 53 квт.), находящимися в ведении Сл. Связи, и одной, мощностью 958 клв., при Ташкентских Главных мастерских, находящихся в ведении Сл. Тяги.

Все электростанции постоянного тока оборудованы преимущественно двигателями внутреннего сгорания. Большинство машин-двигателей нуждается в ремонте, но таковой затруднен, так как запасных аггрегатов не имеется, кроме ст. Самарканд.

На ст. Урсатьевская и Самарканд 80% сети состоит из железных проводов и нуждается в замене.

На остальных станциях подлежит замене 10% подвешенных проводов, остальное же количество нуждается в среднем ремонте.

Электрические мастерские. Электротехнические мастерские Ср.-Аз. дор. в Полторацке оборудованы крайне слабо и занимают по оборудованию последнее место среди дорог СССР.

Все их оборудование состоит из 2-х токарных станков и 1 горна. Конечно, при таком оборудовании, мастерские не могут удовлетворить потребности дороги, протяжением свыше 2.500 вер. Для усиления мастерских, необходимо увеличить их оборудование на 2—3 токарных станка, 1 сверлильный станок, 1 строгальный станок, оборудовать столярную мастерскую и увеличить количество инструмента.

В соответствии с оборудованием, производительность мастерской очень мала; за 1921 и 1922 года отремонтировано лишь 63 аппарата МОРЗЕ и 212 телефонов. За 5 месяцев 1923 г. мастерские отремонтировали 20 шт. жезловых аппаратов, 16 шт. телеграфных аппаратов МОРЗЕ, 25 шт. телефонных аппаратов и 17 шт. фонопоров.

В среднем месячная производительность мастерских составляет 16 учетных единиц и по своей производительности мастерские занимают 28-ое место.

Служебная почта. Пересылка служебной почты находится в ведении Службы Связи и организована удовлетворительно.

Средняя себестоимость пересылки одного пакета определяется в 3,53 коп. зол.

Снабжение Снабжение материалами по Сл. Связи в общем удовлетворительное. В частности, из материалов централизованной группы телеграфными и телефонными аппаратами дорога удовлетворена полностью. Телеграфной проволокой дорога удовлетворяется по мере поступления ее с заводов. Задержки в работах по летнему ремонту линий и за отсутствием проволоки не было, но с подвеской 3-го провода Ташкент—Чарджуй встречаются задержки из-за несвоевременного поступления железной проволоки.

Снабжение материалами децентрализованной группы идет весьма слабо из-за отсутствия необходимых средств.

Телеграфные столбы заготовлены полностью, но развозка их идет неудовлетворительно, что, впрочем, благодаря благоприятному для работ климату, не отзывается вредно на работах.

Мероприятия по уплотнению работы. Для уплотнения и улучшения работы, установлен Морзе-Дуплекс между Полторацком и Чарджуем, повысивший вдвое обмен по 4 проводу на этом участке, выделен новый участок ШЧ на Бухарской линии. Для уплотнения работы, сокращены 2 участка ШЧ путем слияния в один 1-го и 2-го участка на Красноводском участке и 8-го и 9-го на Ферганской линии. На ряде мелких станций вовсе сокращены телеграфисты, а на ряде других оставлены лишь по одному.

Четырехсменное дежурство оставлено лишь на ст. Полторацк. Все эти мероприятия дали в общем сокращение на одного ШЧ, одного ШЧИ, конторщиков —6, счетоводов—3, телеграфистов —106 и сторожей 1.

Рабсила.

Твердый штат работников всех служб Ср.-Аз. ж. д. определен в 19143 человека, что составляет 6,99 чел. на 1 версту.

Наличие штата на 1 июня с. г. составляло 16.756 человек, или 6,12 человек на версту.

Наибольшее количество незаполненных вакансий:

по Сл. Пути, где вакантно 29% гл. образом рем. рабочих
„ Сл. Тяги, „ „ 10%

по Сл. Движен. приблизительно 12%
" Коммерч. сл. " " 10%
" Гл. Бухгалтерии " 15%
Число инженеров-механиков — 55 чел.
" техников " — 200
Наличие работников Управления — 1.196 чел.
" " Линии — 15.560 "

отношение числа работников Управления к числу работников линии составляет — 0,077.

Наличный штат работников дороги по квалификации делится на: рабочие группы и вспомогательные.

Персонал .	(III — 18 разр.)	— 9.975 чел.	
Конторский персонал .	(IV — XI ")	— 1.571 "	
Технический .	(V — XX ")	— 4.491 "	
Администр.	(XIII — XXIV ")	— 416 "	или 4% от числа рабочих.

Как подход к поднятию производительности труда Управлением дороги проведено следующее:

а) Разработаны положения и инструкции практических способов урегулирования и корректирования норм выработки как стандартных, так и всяких других расценок на местах применительно к условиям работ и оборудованию данных мастерских, при чем на местах уже приступлено путем практического обследования самых работ и сравнения различных расценок с применением, для рублевой оценки этих работ, твердых условных рублей, не требующих отдельного установления переводных коэффициентов, взятых за принцип ставки 7-го разряда, что дает каждому рабочему в самый момент производства работы возможность следить за своим заработком и приработком.

б) С 1-го июля вводится огульная (аккордно-сдельная) система оплаты труда по текущему ремонту паровозов, каковой ремонт до сего времени производился в порядке простой сдельщины по существующим расценкам несколькими отдельными бригадами подразделенными на отдельные группы.

В виду крайнего разнообразия номенклатуры и мелочности встречающихся при текущем ремонте работ, таковые работы не поддавались точной расценке, что давало сильные скачки заработков.

Огульная система объединяет собой всех рабочих данной мастерской в одну бригаду, вызывает общую заинтересованность к добросовестному выполнению работ, дает большую возможность установить централизованное руководство всем текущим ремонтом данной мастерской или участка, что, в свою очередь, вызывая у рабочих поднятие интенсивности, сплоченность и подбор равноценных работников, в конечном итоге должно поднять качественное состояние паровозов, а также уменьшить их ремонт.

в) Как один из способов поднятия производительности труда и интенсивности работы конторских служащих, предполагается постепенное введение бюджетно-сдельной оплаты в первую очередь в тех конторах, где присутствие малоквалифицированной рабочей силы вызывает большие сверхурочные и сдельные работы.

Средний % приработка мастеровых. Средний процент приработка мастеровых и главных и участковых мастерских составляет по месяцам в % от основного заработка.

	X	XI	XII	[illegible]	II	III	IV
Средний ремонт паровозов	120	120	100	75	95	90	[illegible]
Капитальный ремонт паровозов	140	130	110	100	95	[illegible]	[illegible]
Конвенц. осмотр тов. вагонов	140	120	120	100	100	95	90
Капит. ремонт классных вагонов	150	120	130	110	110	100	90
Средний ремонт классн. вагонов	150	120	130	110	110	100	90

Формы оплаты. На дороге существуют следующие формы оплаты труда:

1. *Повременная* (т. е. месячная и поденная) — применяется ко всем лицам Административно-Технического и низшего обслуживающего персонала как Управления, так и линии и во всех конторах; в редких и исключительных случаях — к некоторым мастеровым и рабочим в самом незначительном проценте.

2. *Сдельная* по обыкновенным расценкам — применяется ко всем мастеровым и рабочим всех служб и машинистам контор.

а) По особым нормам, преподанным НКПС, установлена на сдельные оплаты труда большинства конторских работ Сл. Сборов и вводится в Службе Статистики и Картографии.

б) Повышенные поощрительные сдельные расценки установлены с 1-го февраля для работ по ударной смене шпал, в виду невозможности иначе привлечь для этих работ местное население.

3. *Поверстные и резерв* поездным агентам — уплачиваются по существующим положениям.

4. *Дополнительные:*

а) Персональное вознаграждение выплачивается 150 лицам высоко-квалифицированного Административно-Технического персонала не ниже 17-го разряда.

б) Дежурным по депо, нарядчикам кондукторских бригад и бригадирам выплачивается по средней выработке соответственных групп.

в) Линейным агентам, связанным с движением поездов, уплачивается установленное НКПС вознаграждение за уменьшение хищений.

5. *Премиальная:*

а) Административно-Техническому персоналу мастерских и участков Тяги и Телеграфа за выполнение производственной программы и

б) Сл. Пути за переработку установленных норм ударений смены шпал.

6. *Откупная (аккордно-сдельная)* система оплаты работ по текущему ремонту паровозов вводится с 1-го июля 1923 года.

Распределение зарплаты по отдельным видам.

Распределение зарплаты по отдельным видам вознаграждения за время с 1 января 1923 г. по 1 июня дает следующую картину в % от основной зарплаты:

Совместительство и заместительство	0,01 %
Сдельные	27,4 %
Сверхурочные	17,1 %
Поверочные и резерв	10,9
Премии: за топливо	0,9
за выполнение производств. программ	1,1
Персональное вознаграждение	2,4
Компенсац. за отпуска	2,2
Суточные и подъемные	24,1
Всего дополн.	86,2 %

от основной зарплаты.

Сроки выплаты содержания были таковы:

	НАЧАТО.	ОКОНЧЕНО.
За январь	27 I	28 II
„ февраль	2 III	1 IV
„ март	3 IV	19 IV
„ апрель	17 IV	15 V
„ май	20 V	16 VI

По службам оплаты рабсилы распределяется так в % от всей выполненной суммы:

Месяц.	Упр.	П	Т	Гл. Маст.	Ш	Д	В	М	Апр.	Сб.	ДВН
Апрель	9,87	18,42	29,45	11,51	7,33	18,28	0,65	3,49	0,45	0,51	0,04
Май	9,12	22,07	28,91	13,67	7,39	14,15	0,88	2,61	0,37	0,47	0,06

Всего:	Апрель	100
	Май	100

Применение коллективного договора.

Коллективный договор применен и выполняется полностью, в отдельных случаях уплачивается пеня за просрочку платежей, но вообще срок выдачи зарплаты в данное время урегулирован.

Дополнительных коллективных договоров до сего времени не составлялось.

Регулировка специфических местных особенностей и условий труда, а также конкретизация отдельных пунктов генерального колдоговора осуществляются Управлением путем договорных соглашений на каждый отдельный, выдвинутый жизнью случай, проводя означенное соглашение на Совещаниях предложенной от Управления дороги и Дорпрофсожа, или же иногда путем соглашения ДБП с УГО Дорпрофсожа с последующим затем утверждением УЖД и НКПС и изданием соответствующих Положений.

Как на наиболее существенные соглашения можно указать:

1. Повышены разряды некоторых групп рабочих и служащих, а именно (соглашения состоялись произведены раньше получения новых „Тарифов рабочих и служащих"):

а) Рабочие некоторых групп, как, напр., опытные ремонтные и на тяжелых работах, доведены до 4-го разряда.

б) Подручные 2—6-ой разряд.

в) Мастеровые отнесены не ниже, как к 5-му разряду.

г) Бригадиры доведены до 10 разряда.

д) Некоторые сторожа доведены до 3 разряда, а курьеры — до 4-го, при чем старшие — до 5 го.

е) Дежурные по депо и машинисты-наставники повышены на один разряд.

ж) Все кондукторы и машинисты повышены на один разряд.

з) Проводники вагонов прямого сообщения, в виду частичного исполнения обязанностей кондукторов, отнесены к 6-му разряду.

и) Уравнены между собой с повышением до одного разряда ревизоры Служб.

к) В смысле права на получение персонального дополнительного вознаграждения, к таковым отнесены и Начальники Частей 17-го разряда.

2. Установление с 22 года месячного очередного отпуска всем рабочим и служащим, прослужившим к моменту отпуска 1 год.

3. Выплата суточных денег агентам дороги переименованных в списке должностей и профессий § 2 приказа НКПС № 1530, сверх 7-ми суток пребывания вне постоянного своего места жительства.

4. Выплата тем же агентам дороги дополнительного вознаграждения в размере $^1/_{24}$ своей тарифной ставки сверх 3-х суток отсутствия с момента постоянного своего жительства.

5. Платя рабочим и служащим суточных при перемещениях не только за дни нахождения в пути, но еще дополнительно за 6 дней, как это предусмотрено п. 82 Кодекса Законов о Труде.

6. Оставление в силе [illegible] ПКПС [illegible] с момента [illegible] [illegible]

7. В случаях перекомандирования переводчиковского служащего, если он не успел переехать из вагона на постоянную квартиру, такому уплачивается лишь разница подъемного пособия, если перекомандирование производится за [illegible] тяжести жизни в [illegible] с [illegible] суточных со дня [illegible] в первое место назначения по день приезда в другое назначенное постоянное место службы.

8. В виду резкой разницы климата Туркестана и др. местностей СССР, в виду исключения, в отдельных случаях, при командировке в зимнее время на другие дороги могут быть выданы командируемому теплые вещи за установленную плату из фонда [illegible].

9. Согласована выдача молока [illegible] и их подручным.

10. Согласован ремонт домов отдыха за счет Управления дороги.

11. Согласован ремонт курорта Молла-Кара и Аркаки.

12. Согласована выдача спецодежды [illegible] профессиям, не предусмотренным в приложении № 8 к п. 112 Колдоговора.

13. Производится за счет Здравотдела дороги оплата лекарств, покупаемых больными в городских аптеках, за отсутствием таковых в аптеках жел.дороги.

14. В изменение § 56 Колдоговора, на основании § 68 Кодекса Законов о труде, за простой не по вине самого работника установлена уплата не по тарифной ставке, а по среднему заработку.

15. С 1-го июля учет работы и оплата таковых разъездных корреспондентов, артельщиков-сборщиков и их охраны будет производиться на основаниях расчета поездных агентов, без уплаты суточных, но с оплатой поверстных и резерва с условием работы в 2 смены, вместо трех.

16. По текущему ремонту паровозов оплата мастеровых [illegible] по откупной системе.

Оплата паровозных и кондукторских бригад.

Паровозные и кондукторские бригады оплачиваются: тарифной ставкой и сверхурочными по второй системе учета, поверстными и за нахождение в резерве.

Тарифные ставки установлены для паровозных бригад в зависимости от их разряда (класса):

а) Для машинистов . . . . . XII—XIV
„ их помощников . . . . IX—XII,

при чем разряд XII получают помощники с большим стажем, имеющие право управления паровозом.

б) Для кондукторов рядовых . . . . VI—VII
„ „ главн. тов. [illegible] VIII
„ „ „ пасс. . . . IX.

Фактическое нахождение на работе не укладывается в 192 часа, и в среднем сверхурочные часы в течение месяца выражаются:

для паровозных бригад в . . . 48 час.
„ кондукторских „ „ . . . 88 „

что составляет 25% и 46% нормального рабочего времени.

Месячные нормы пробега в зависимости от фактического движения периодически пересматриваются и с 1 июня установлены в нижеследующих нормах:

Наименование должностей.	Нормы пробега, в верстах.			
	По главной линии.	По Ферганской линии.	По Бухарской линии.	По Мургабской ветви.
1. Паровозной бригады.				
а) Пассажирский поезд . . .	2.400—3.000	2.400	2.500	—
б) Товарный „ . . .	1.800—2.400	1.500	1.700	2.300
в) Маневровый „ . . .	1.200	1.200	1.200	1.200
2. Кондукторской бригады.				
а) Пассажирский поезд . . .	2.800—3.700	3.000	—	—
б) Товарный „ . . .	2.000—2.500	2.000	2.000	2.500
в) Багажный „ . . .	5.000—7.200	3.500	—	2.200

Вышеприведенные нормы дают возможность приработка на тарифную ставку 80—120%.

Нахождение в резерве без работы исчисляется для паровозных и кондукторских бригад в половинном количестве часов, как работа, но в учет фактических часов работы не входит.

Таким образом, кроме тарифной ставки, поездные агенты имеют приработки:

1. Паровозные бригады по сверхур. до . 40%
„ „ поверстн. . . 120%
„ „ по резерву „ . . 30%
Всего около . 190%

2. Кондукторск. бригады по сверхур. до . 70%
„ „ поверстным „ . 120%
„ „ по резерву „ . 30%
Всего до . . . 220%

Этот размер приработка нельзя не признать преувеличенным и подлежащим урегулированию путем пересмотра норм.

Продфонд

Поступление и выдача продфонда ко времени обследования выражались следующим образом:

	Назначено, пуд.	Получено, пуд.	Нормы на человека. Назначено	Выдано.
Декабрь 1922 г.	36.500	36.500	2	2
Январь	38.176	38.176	2	2
Февраль	57.429	57.429	3	2
Март	47.858	—	2½	—
Апрель	—	—	—	—
Май	57.426		3	
Июнь	—	—	—	—

Из этих данных усматривается, что положение с поступлением продфонда весьма неблагополучно, между тем этот вопрос имеет для Ср.-Азиатской дор. весьма серьезное значение, так как, благодаря отсутствию на большинстве станций возможности купить хлеб, служащим приходится тратить много времени и средств для поездок за продуктами в ближайшие города, каковых на линии не много.

Снабжение спец-одеждой и проз-одеждой.

Снабжение спец- и проз-одеждой происходит неудовлетворительно.

а) Снабжение рабочих и служащих спец-одеждой на 1923 г. выражается в количестве 55%.

Наибольший процент неудовлетворения ложится на дождевики, брезентовые костюмы, рукавицы, шубы и полушубки.

Задолженность по ценам 1913 г. (в довоенных рублях) выражается в сумме 122.700 руб.

На 1923—1924 г. закупка будет произведена в Москве.

б) Из проз-одежды в 1923 г. выдано всего лишь 1.300 пар ботинок, что составляет 7% удовлетворения.

Работа ТПО.

Дорожное ТПО на Ср.-Азиатской дор. начало организовываться с ноября месяца 1922 г., а официально функционировать—лишь с 1 января с. г., когда был заключен Управлением с ним договор на прием, хранение и распределение продфонда.

До последнего времени, частью в виду еще неполной сорганизованности самого ТПО, частью в виду неполной налаженности с участковыми ТПО, которые до января работали самостоятельно без общего дорожного объединения, работу ТПО нельзя еще признать

удовлетворительной. Выполнение принятых на себя обязанностей по реализации продфонда первое время сильно затягивалось, а отчетность и до сих пор еще не представлена ни за 1 месяц.

Работа ТПО по снабжению работников транспорта предметами первой необходимости, кроме Ташкента, еще очень мало развилась. Принимая во внимание новизну дела, трудность объединения всех участковых ТПО, работавших до января самостоятельно, отсутствие оборотных средств и опытного кадра служащих, нельзя не признать, что указанные выше недочеты в организации дела были довольно трудно преодолимы. Управлению дороги падлежит приложить все усилия к скорейшему налаженню работы ТПО, так как положение служащих на пустынных участках, лишенных возможности приобретения на месте самого необходимого, выдвигает нормальную работу ТПО на высоту задачи первейшей очереди.

Задолженность по зарплате и Страхкассе. Деятельность Страхкассы.

Имевшаяся до апреля задолженность по зарплате в мае ликвидирована и ко времени обследования дороги таковой не имелось.

Фонд социального страхования, исчисляемый ЦБН в 16% от общего фонда зарплаты, переда̀ется Управлением дороги Страхкассе, каковая непосредственно оплачивает все виды Соцпального Страхования, для чего имеет в своем распоряжении 9 участковых касс.

Движение фонда социального страхования протекало следующим образом:

	Дано на 1 число.	Сумма страховых взносов, перевод. Центр.	Внесено в страхкассу.	Осталось долга.
Январь	276.261	819.120	657.548	437.834
Февраль	437.834	1.100.895	574.576	964.152
Март	964.152	1.390.576	686.099	1.668.815
Апрель	1.668.629	1.689.302	2.141.116	1.216.815

Причина образования долга—отсутствие средств у дороги.

Фонд на лечебную помощь недостаточен, каковой удовлетворяет всего 60% потребности, а потому 40% такового, по отсутствию средств у страхкассы—не удовлетворен.

Кроме содержания Здравотдела Ср.-Азиатской дороги, Страхкасса содержит грязелечебный курорт Молла-Кара и оказывает денежную помощь Дорпрофсожу на содержание домов отдыха.

Учебные заведения, содержимые жел. дорогой

№№ по порядку.	Наименование учебных заведений.	Адрес	Количество учащихся.	% успешно окончивших.
1	Техникум Пут. Сообщ.	Полторацк	195 чел.	25%
2	Механический техник.	Коканд	57 „	вып. не был.
3	Туркест. Строит. Техн.	Ташкент	172 „	70%
4	Вечерн. Политехн.	Полтор.	307 „	45%
5	Школа ученичества	К. Арчат.	61 „	вып. не был.
6	Мусульм. школа ученичества	Ташкент	151 „	„
7	Европейск. школа ученичества	„	12 „	„
8	Школа ученичества	Андиж.	53 „	
9	Курсы кузн. и котельн.	К. Арчат	26 „	„
10	Курсы кузн. и котельн.	Ташкент	40 „	25%
11	Телеграфн. школа	Полтор.	45 „	50%
12	„ „	Мерв.	56 „	50%
13	„ „	Чарджуй	30 „	65%
14	„ „	Самарк.	90 „	60%
15	„ „	Коканд	17 „	вып. не был.

Организационные вопросы.

На Ср.-Азиатской ж. д. Правления не имеется; во главе ее стоит УЦД и П, при чем обе эти должности совмещены в одном лице.

Для хозяйственных заготовок материалов на центральных рынках имеется в Москве полномочное представительство, во главе коего стоит Помощник УЦД.

Все высшие командные должности служб Управления дороги замещены лицами с соответствующей технической подготовкой и административным стажем, при чем во главе технических служб пути, тяги и телеграфа стоят лица с высшим техническим образованием.

Связь Управления с местной промышленностью.

Связь Управления дороги с местами и промышленностью, в пределах ее обширной территории, поддерживается, главным образом, при посредстве местных Облэкосо, из коих в Туркменском Облэкосо, в г. Полторацке, представительство Управления дороги осуществляется лично УЦД и П или кем-либо из его заместителей, по его назначению, и Начальником Экономической Службы дороги, который, сверх того, состоит членом Туркменской Товарной Биржи от Управления дороги. В других Облэкосо, расположенных в территории Средне-Азиатской железной дороги (Самаркандском, Ферганском и

Сыр-Дарьинском), представительство Управления дороги возложено на местных УДР.

Помимо вышеуказанного представительства на заседаниях местных Облэкосо, связь Управления дороги с местами и промышленностью поддерживается через Ревизоров Экономической Службы дороги (КР), коим вменено в непременную обязанность, каждому в пределах его участка, экономическое обследование прилегающих к дороге районов, прежде всего путем личного ознакомления с наиболее крупными явлениями их промышленной жизни.

Результаты таких обследований Ревизорами сообщаются в Управление дороги в их периодических докладах.

До последнего времени связи с местным сельским хозяйством дороге установить не удавалось. Причиной этого были, с одной стороны, недостаточность технического линейного персонала Агрослужбы и низкая степень его квалификации, с другой—почти полное отсутствие таковой связи у самих местных, областных и краевых органов, непосредственно призванных к установлению такой связи, т. е. органов Наркомзема.

Применение методов упрощенной эксплоатации.

В отношении вносимых в дело методов работы, Управление Ср.-Азиатской ж. д., учитывая уменьшение работы дороги по сравнению с довоенным временем, с одной стороны, и финансовые затруднения—с другой, за последнее время уделяет особое внимание возможно более широкому применению так называемых методов упрощенной эксплоатации, преподанных Центром, а отчасти и по собственной инициативе.

Применение упрощенных методов эксплоатации, согласно объявленных приказом Ц от 15/II, за № 1257, тезисов (ВПС № 93), с наибольшей полнотою проведено в жизнь по Сл. Тяги, а именно:

По п. 1 Тезисов: пробег паровозов без смены значительно удлинен: на 1-м, Красноводском участке, с 125 до 246 верст и на 2-м, Полторацком, с 205 до 274 верст.

По п. 2. На главной линии упразднены депо: Казанджик, Джебел, Кизил-Арват, Уч. Аджи и Джизак и по ветвям депо: Кушка, Андижан II, Горчаково и Сары-Язы.

По п. 3. Применяется полностью, так как на каждом участке имеется только 1 машинист-наставник.

По п. 4. Штаты тяговых участков в большинстве соответствуют указанным нормам, за немногими исключениями, в зависимости от условий работы некоторых участков, а именно: на всех участках по 1-му-ТЧ, по 1-му ТЧП (кроме Красноводского, Полторацкого и Кокандского участков, где по 2-ТЧП) по 2 мастера, кроме Эмир-Абадского участка, где 1 мастер, по 1-му машинисту постоянной машины и 1 помощнику, кроме Полторацкого и Мервского участков, где по три машиниста и по три помощника. Смазчиков по 2 на поезд только на

участках от Полторацка до Красноводска и от Мерва до Чарджуя, а остальных — по одному сказчику.

По п. 5. Общее количество действующих водокачек значительно сокращено: приказом от 21/V с. г., за № 234, закрыто совершенно по всем участкам 13 водокачек и из оставшихся действующих 4 переведены на положение вспомогательных.

Кроме того, вне вышеуказанных основных тезисов по инициативе Управления дороги произведено значительное сокращение общего числа водолеев по всем участкам с 83 на 26 человек, с передачей обязанностей сокращенных 57 водоливов паровозным бригадам.

По Службе Эксплоатации.

1) Закрыты все разъезды, кроме №№ 127, 124, 123 и 118 на участке Ташкент — Урсатьевская и станции Ургенчи и Скобелево II (Раздел А п. 1).

2) Значительно сокращено освещение стрелок—до 50% (Раздел А п. 4).

3) Сокращено число маневровых паровозов на распорядительных и деповских станциях, а именно: полностью на ст. Кизыл-Тепе, Кагандже, Уч.-Аджи и Эмир-Абад и с 2-х на 1 на ст. Кизил-Арват, вообще же по всей дороге с 24 на 1/I-22 г. до 15 на 1/V-23 г. (Раздел А п. 5).

4) Приказом № 237, от 26/V с. г., проведено в жизнь по всей линии уплотнение работ, согласно приказа Ц от 23/XII-22 г., за № 1601, с переводом малодеятельных станций на бессменное, малосменное и максимум 2-х сменное дежурство, за исключением распорядительных станций, где для сохранения безопасности движения не представляется возможным перейти на 2-х сменное дежурство (Раздел А п. 8).

5) Производились опыты маневров со стрелочниками на ст. Самарканд и Чарджуй. Намечаются на ст. ст. Полторацк, Урсатьевская и Красноводск (Раздел А п. 10).

6) Отменено назначение на тендер особого лица, при движении паровоза тендером вперед. Проведено в жизнь приказом от 3/XII-916 г., за № 153 (Раздел А п. 11).

7) Применено дневное движение по ветвям Мургабской, Наманганской и Джалабадской (Раздел Б п. 1).

8) Проведено в жизнь по Мургабской ветви сокращение до минимума числа часов работы агентов и открытие станции на 4 часа в светлое время суток (Раздел Б п.п. 2 и 3).

9) Упразднено на промежуточных станциях деление стрелок на посты, считая станцию за один пост (Раздел Б п. 4).

10) Упразднены стрелочники на тракционных путях (Раздел Б п. 5).

11) Осуществлен допуск в пассажирско-товарные поезда всех вагонов, удовлетворяющих условиям следования с товарными поездами (Раздел Б п. 11).

12) По п. 1 Тезисов по Сл. Эксплоатации. Протяжение отделений вполне отвечает указанным нормам.

13) По п. 2. Штат отделений не превышает нормы, при чем ДНП имеются только на 3-х отделениях из пяти (Полторацком, Ташкентском и Кокандском).

14) По п. 3. Состав бригад, обслуживающих поезда в зависимости от составов и скорости движения поездов, доведен до возможного минимума: пассажирских при наличии тормозов „Вестингауз" — до 3-х человек, товарных—до 4-х человек.

15) По п. 4. Станционных путей, являющихся излишними по грузовому движению, по станциям дороги не имеется, так как усиленная разработка излишних станционных путей, в целях получения укладочного материала, производилась на дороге все время, начиная с германской войны. Особенно много станционных путей было разобрано во время гражданской войны белыми, часть каковых впоследствии пришлось восстанавливать.

По Службе Пути.

Применение упрощенных методов выразилось пока, главным образом, в сокращении числа участков (на 3 един.) и околодков (на 9 единиц) с соответствующим удлинением соседних. Из участков сокращены 6-й (Гинсбург), 18-й (Скобелево) и 19-й (Коканд II), в связи с чем длина соседних участков увеличилась максимально: на главной линии до 145 верст (Теджен) и на ветвях до 198 верст (Кушка). Сокращение околодков коснулось, главным образом, Мургабской ветви (6 околодков), с доведением их длины до 24 верст. (Тезисы по Сл. Пути п. 1).

По п. 3 Тезисов: значительное сокращение охраняемых переездов по всей дороге было произведено еще в 1922 году, согласно изданных НКПС жестких норм.

По Службе Связи и Электротехники.

1) Произведено сокращение 2-х участков ШЧ по главной линии (п. 1 Тезисов).

2) Упразднены телеграфисты на станциях Красноводск II, Геок-Тепе, Безмейн, Бухара, Ростовцево, Куропаткино, Обручево, Великo-Алексеевская и сокращены до 1 телеграфиста на станциях Полотань, Ташкепри, Гинсбург, Каракуль, Кермине, Хилково, Драгомирово, Мельниково, Посьетовка и Серово (п. 2).

3) Устанавливается, вместо телеграфного соглашения, телефонное соглашение о движении поездов на перегоне Каган-Эмир-Абад (п. 3).

И, сверх того, по инициативе Управления дороги устанавливается жезловой способ движения поездов на участке Ташкент — Урсатьевская.

Результаты введения упрощенных методов эксплоатации.

За недостаточностью времени с момента применения большей части методов упрощенной эксплоатации, как преподанных центром, так и введенных по инициативе Управления дороги, определенных и точных результатов в настоящее время установить не представляется возможным. Во всяком случае следует отметить, что никакого отрицательного влияния на сохранение безопасности движения поездов применение этих методов вообще до сего времени не оказало. Определенно отрицательные результаты дали опыты Средне-Азиатской дороги с допущением проезда пассажиров всеми товарными поездами (Раздел Б п. 10), вызвав массовый безбилетный проезд, и от этого Средне-Азиатской дороге пришлось отказаться.

Опыты с производством маневров со стрелочниками (Раздел А п. 10) на станциях Самарканд и Чарджуй дали по первой станции результаты отрицательные, а по второй — положительные. Проведение этого метода в жизнь на Средне-Азиатской жел. дороге будет зависеть от результатов таких же опытов, намеченных по станциям Урсатьевская, Полторацк и Красноводск.

Организация технической и материальной отчетности.

Организация и проведение в жизнь отчетности технической, материальной и финансовой, согласно нового „Положения об отчетности на путях сообщения" (приказ по НКПС от 26/XII—1921 г., № 1277), осуществлялись на дороге по мере поступления в Управление отдельных выпусков (частей) этого положения, начиная с августа прошлого года. Часть X Выпуск I этого положения (финансово-экономическая отчетность и статистика) получена лишь в мае с. г. В целях наиболее полного и безболезненного координирования вводимого положения с существовавшими формами линейной отчетности, Службой Статистики были выработаны и согласованы с заинтересованными службами тезисы по пересмотру линейной отчетности для установления таковой на их основе. Организация этого дела на дороге за поздним поступлением последних выпусков (частей) положения следует признать не вполне законченной, а самая отчетность по новому положению в настоящее время находится в периоде налаживания. Тем не менее большинством причастных к этому делу служб, ранее получивших относящиеся до них выпуски (части) положения, таковые приняты к исполнению и требуемые ими отчетные данные более или менее своевременно высылаются в подлежащие учреждения.

Влияние на успешность работы дороги распоряжений Центра.

Вообще, влияние на успешность работы дороги распоряжений Центра следует отметить в самом положительном смысле. Эти распоряжения дают необходимый руководящий материал для регулирования работы дороги и надлежащего координирования ее с работой других дорог сети. К сожалению, лишь вследствие значительной отдаленности Средне-Азиатской дороги от Центра и неудовлетворительности

связи, все эти распоряжения, в том числе и телеграфные, поступают на дорогу с большим опозданием, а телеграфные еще, кроме того, иногда, с крупными искажениями, затемняющими точный смысл распоряжения. Не редки случаи, когда распоряжения поступают после обозначенного в них срока исполнения, чем совершенно исключается возможность их своевременного выполнения, а иногда, в зависимости от характера самого распоряжения, и отпадает надобность этого выполнения. Довольно часто категорические требования НКПС по прямому проводу о немедленном ответе на тот или иной телеграфный запрос значительно предупреждают поступление на дорогу самих запросов и вызывают тем самым совершенно бесполезную потерю времени на спешное наведение справок, тщетные выяснения, иногда по нескольким службам, часто в самое неурочное и даже ночное время, создавая весьма нервирующие перебои в нормальной работе служб.

Особенно неблагоприятно отражается на работе дороги такая несвоевременность поступлений из Центра тарифов и пр. руководств по сборам.

Невыполнимых распоряжений из Центра на Ср.-Азиатской ж. д., по заявлению Управления дороги, не поступало. Невыполненных в срок имеется довольно незначительное количество, по причинам, вышеуказанным, за краткостью назначаемых сроков, вследствие крайнего некомплекта в штате всех служб (особенно Материальной, Счетно-Финансовой и Экономической) и вообще в силу исключительно-тяжелых условий—как климатических и бытовых, так и технических—окраинной, пустынной дороги весьма значительного протяжения.

Главнейшие из этих, пока невыполненных и трудно-выполнимых по вышеуказанным причинам распоряжений Центра следующие:

1. Составление десятилетней программы по улучшению водоснабжения дороги.

2. Представление данных о расходах, произведенных с 1 октября пр. г. по 1 апреля с. г.

3. Обследование работы станций методом хронометража.

4. Не закончено проведение в жизнь приказа ЦУПС от 16 июня 1920 г., за № 1114, подтвержденного приказом № 340 от 21 января 1921 г. в отношении изъятия из складов служб-потребителей излишков запасов материалов и изделий и взятия на учет и распределение Хозяйственно-Материальной Службой оставшихся на этих складах материалов и изделий.

5. Не закончено исполнение работ по распоряжению ЦИ и Бюро Комитета по учету и реализации Госфонда, согласно телеграммы № 8277 и641.

Сверх того, трудно выполнимыми являются:

1. Проведение в жизнь стандартных расценок и урегулирование процентов приработков и

2. Производственные программы по ремонту паровозов и вагонов, в виду полного отсутствия на дороге многих материалов и запасных частей и значительного объема работ при ремонте, обусловленного плохим качеством воды и состоянием подвижного состава после гражданской войны.

Вопросы, требующие скорейшего разрешения.

Для более успешной работы дороги необходимо ускорить разрешение следующих вопросов:

1. О скорейшем удовлетворении неоднократных заявок Управления дороги на квалифицированную рабсилу, вообще, и, в частности, на административно-технический персонал, в каковом дорогой испытывается катастрофически острый недостаток.

2. О скорейшем удовлетворении острой потребности дороги в материалах и запасных частях для ремонта паровозов и вагонов, согласно представленных в Центр ведомостей.

3. О повышении пояса дороговизны дороги —в целях уравнения железнодорожных ставок со ставками других профсоюзов и отделов труда и доведения их до размеров действительной стоимости жизни.

4. Об установлении большей определенности в порядке финансирования дороги путем разассигнования потребных ей до конца бюджетного года кредитов, согласно представленных смет, эксплоатационной и на новые работы, без чего проведение кредитной дисциплины является весьма затруднительным.

5. О скорейшем образовании оборотного капитала, без коего дорога не имеет возможности своевременно произвести заготовки самых необходимых для выполнения производственных программ материалов, запасных частей и пр.

6. О переработке в ближайшем времени существующего положения о счетоводстве и отчетности, как не отвечающего современным условиям железнодорожного хозяйства, при непременном условии скорейшего возвращения счетоводств в службы (децентрализация счетоводства).

7. О своевременной высылке на дорогу тарифных изданий ВПС и других руководящих распоряжений, несвоевременность поступления коих вызывает значительные затруднения в работе дороги.

8. О скорейшем увеличении штата Службы Сборов против разрешенного по смете 1922—1923 г., согласно представления от 18 января с. г., за № 577.

9. О скорейшем установлении штатов для вновь реорганизованного Юрисконсультского Отдела дороги, каковой в настоящее время вынужден обходиться прежним штатом, присвоенным ему, как бывшей части Административной службы, что не может не отражаться неблагоприятно на успешности его работы.

Работа Комиссии по Б/В и Б/Х.

Борьба со взяточничеством и хищениями ведется на дороге в точном соответствии с указаниями Центра при помощи Дорожной Комиссии по б/в и б/х, состоящей под председательством УЦД С—А тов. Дубинина, при постоянном заместителе Председателя Врид. УЦД Спол. т. Добросмыслове, из членов: от Дорпрофсожа т. Медведева, от РВТ ТОПС Военследа 10 уч. т. Барковского, от ДТОГПУ т. Мудрова и НП-2 т. Добровольского.

В качестве подсобного органа при этой Комиссии, для технической разработки способов и мероприятий борьбы с хищениями и взя-

точничеством, имеется Техническая Подкомиссия под председательством НП-2 тов. Добровольского, из членов Д, П, Т, К, Ш, М, С, Ю, А.

Линейными органами борьбы являются Участковые Комиссии по б/в и х, в количетве 8—по станциям: Красноводск, Полторацк, Мерв, Каган, Самарканд, Урсатьевская, Ташкент и Коканд, состоящие под председательством местных УДР, а где их нет—Пред. Учкпрофсожей, из членов от Учкпрофсожа, от ОДТОПУ и некоторых лиц линейной администрации.

При этих участковых Комиссиях также имеются подсобные технические органы в виде участковых технических подкомиссий, работающих в тесном контакте с Учкомиссиями и по их заданиям. Кроме этих 8-ми Учкомиссий с техническими подкомиссиями, в нескольких пунктах дороги имеются единоличные органы борьбы в виде уполномоченных по б/в и х, каковыми обычно являются Председатели местных Учкпрофсожей или особо назначенные сотрудники Политсекретариата дороги.

Сведения о числе служебных злоупотреблений.

Данные о числе служебных злоупотреблений за период времени с 1 января по 15 июня с. г. приведены в прилагаемой ведомости, с подразделением их по характеристике и по службам.

ВЕДОМОСТЬ

о числе служебных злоупотреблений, их характеристике, с подразделением по службам, за период времени с 1 января по 15 июня 1923 г.

№№ по порядку.	ХАРАКТЕРИСТИКА СЛУЖЕБНЫХ ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЙ.	Всего.	Из них по службам:									Примечание.
			Д.	Т.	П.	Ш.	М.	Б.	С.	А.	К.	
1	Взяточничество	44	17	17	1	—	—	2	—	6	1	По остальным службам и отделам дороги злоупотреблений зафиксировано не было.
	Подлоги:											
2	Пользуясь служебным положением . . .	23	8	4	1	7	—	3	—	—	—	
3	Растрата народного достояния	6	1	—	2	—	—	3	—	—	—	
4	Хищения с корыстной целью	37	12	11	—	3	1	—	4	6	—	
5	Незаконная выдача разовых билетов . . .	7	3	2	—	—	2	—	—	—	—	
6	Злоупотреблений с корыстной целью (превышение власти) . .	13	10	1	1	—	—	—	—	1	—	
	ИТОГО . . .	130	51	35	5	10	3	8	4	13	1	

Сведения о количестве хищений грузов были приведены выше, в главе о коммерческой эксплоатации дороги.

В заключение обзора организационных вопросов следует коснуться двух вопросов, касающихся Средне-Азиатской ж. д.: вопроса о Туркестанском ОКН и вопроса о Правлении Туркестанских дорог, возбуждавшегося УЦ Средне-Азиатской.

С точки зрения регулирования движения, на дорогах Средней Азии существование отдельного ОКП в Ташкенте не может быть оправдано, так как размеры выходных норм крайне незначительны: по Красноводску—до 10 ваг. в сутки и по Кушке, для Средне-Азиатской ж. д.—до 40 ваг. и для Ташкентской—до 60 ваг. С введением очередной системы перевозок, регулировка движения еще более упрощается,—таковая безусловно может вполне успешно выполняться аппаратами Управления дороги по заданиям центра.

В этом отношении нельзя не признать правильности заключения тех лиц, кои считали возможным ликвидацию Туркестанского ОКП, но в данном вопросе, кроме стороны чисто технической, имеется другая сторона—политическая, заключающаяся в том, что дороги Средней Азии проходят по территории Туркестанской и Бухарской Советских Республик и, в целях связи с высшими органами этих Республик, необходимо иметь в административном центре Туркестана—Ташкенте—представительный аппарат НКПС, полномочный разрешать вопросы местного характера, связанные с обслуживающим край ж.-д. транспортом. Таким полномочным представительством НКПС в Средней Азии является Уполнаркомпуть Средней Азии. Естественно, что, для выполнения лежащих на УП Средней Азии задач по представительству НКПС в высших государственных органах Туркестанской и Бухарской Республик, при УП должен быть некоторый распорядительный аппарат. Наиболее удобной формой такого аппарата и является ОКП, функции коего как раз соответствуют объему тех задач, кои возлагаются на УП и дают возможность последнему быть в курсе провозных возможностей дорог, обслуживающих край, и координировать деятельность высших органов Туркестанской Республики с нуждами и возможностями дорог.

С этой стороны наличие ОКП в Ташкенте является вполне целесообразным и упразднение его не желательно.

Что касается до поднимавшегося в текущем году вопроса об образовании объединенного Правления Туркестанских дорог, то в этом отношении следует иметь в виду, что район Туркестана имеет настолько слабо развитую промышленность, что все снабжение дорог должно производиться и производится в настоящее время из районов, лежащих за пределами Туркестана. Производящие районы Средней Азии имеют характер преимущественно земледельческий и скотоводческий,—таким образом, Правление дорог, если бы таковое и было организовано, не было бы в состоянии развивать связь с местной промышленностью, а должно было бы организовать таковую с промышленностью центрального района, для лучшего снабжения дорог, т. е., другими словами, оно обратилось бы в хозяйственное представительство дорог. В силу сего, следует признать, что пока образование Правления Туркестанских дорог является преждевременным, что и получило подтверждение в резолюции II на докладе об образовании Правления Туркестанских дорог, представленном УП Средней Азии в июле сего года.

Обмен мнений.

Обмен мнений.

Тов. Дубинин. Докладчик достаточно осветил все стороны хозяйственной деятельности Средне-Азиатской ж. д., а также финансовое и техническое состояние ее в данный момент. Я хочу только дополнить доклад тов. Лазаревского данными самых последних месяцев, ибо с июля месяца по данное время, т. е. с того времени, когда докладчик был на Средне-Азиатской ж. д., дорога кое-что проделала в смысле улучшения своего хозяйства и, самое главное, верхнего строения; так, на данный момент Средне-Азиатская ж. д. сменила около 500.000 шт. шпал, что дало возможность повысить техническую скорость до 35—40 верст.

Докладчик подчеркнул, что Средне-Азиатская ж. д. в смысле средств очень бедна. Однако, несмотря на скудность средств, нами от Ташкента до Самарканда введено отправление поездов по жезловой системе и принимаются дальнейшие мероприятия в этом направлении.

Касаясь вагонного парка, докладчик отметил, что у нас неправильно используется подвижной состав. С своей стороны, я должен указать на то, что Управлением принимается целый ряд мер к тому, чтобы во что бы то ни стало произвести полнейшую утилизацию подвижного состава и справиться с тем больным парком, который составляет чуть ли не 50% наличия. Несмотря на скудность средств, нами за последнее время выброшено на север 420 платформ, и принимаются меры к тому, чтобы оживить около 600 платформ,

В направлении улучшения вагонного парка, Управлением дороги принят целый ряд мер и в настоящее время мы уже имеем для осенних хлебоперевозок около 1.200 вагонов, годных под перевозку хлеба насыпью.

Отмеченных докладчиком ненормальностей в заработной плате в приработке, я отрицать не могу. Управлением в этом отношении принимаются все меры, но, с одной стороны, в виду нашей отдаленности, а с другой—вследствие целого ряда местных соображений, подчас политического характера, нельзя взять резкой линии, чтобы жестко урезать приработок. За последний месяц Ташкентские мастерские имели 230% приработка. Конечно, это ненормально. Казил-Арватские мастерские гораздо хуже по оборудованию, чем Ташкентские, однако, они

стоят гораздо выше как по производительности, так и по качеству ремонта. Ташкентские же мастерские гораздо лучше оборудованы и находятся в лучших условиях с бытовой стороны. Около 9-ти месяцев я веду борьбу в том направлении, чтобы ввести работу Ташкентских мастерских в надлежащее русло и, по всей вероятности, это удастся, потому что последний раз я поставил вопрос ребром, объявив, что лица, допустившие ненормальный приработок в Ташкентских мастерских, будут преданы суду Ревтрибунала. Я надеюсь, что эта мера окажет соответствующее воздействие, и полагаю, что за октябрь месяц приработок по Ташкентским мастерским будет уже нормальный.

Необходимо отметить, что у нас на Средне-Азиатской и Ташкентской ж. д. действует приказ № 1588, устанавливающий нормы подъемных и суточных, втрое повышенные против нормальных по сети. Так как применение этого приказа требует чрезмерно больших средств, мною уже согласован с профорганизациями, а также с УПД Ташкентской ж. д., вопрос об его отмене, учитывая и то обстоятельство, что теперь мы перешли на червонное исчисление и заработок начинает становиться реальным, а с другой стороны — мы уже не имеем тех бытовых условий, которые были в 1919 году. По приблизительным подсчетам, расход по этому приказу достигает в месяц около 4—5 миллионов рублей в денэнаках 1923 года, что составляет от суммы нормального заработка 10—11%.

Экономическая Служба. Должен отметить, что самым главным производителем в Туркестане является хлопководство. Добыча его с 1913 до 1923 года падала и в 1922 г. мы вывезли всего 1.500.000 пудов. Затем хлопководство идет по пути возрождения. Ныне нам предъявлено Главным Хлопковым Комитетом для перевозки около 7 миллионов пудов сырья внутри Туркестана и 3 миллиона пудов волокна за пределы Средне-Азиатской ж. д.

За последнее время СТО и Туркестанское Правительство принимают целый ряд мер к тому, чтобы оживить хлопководство в Туркестане. Это производство зависит не только от состояния Ср.-Азиатской ж. д., но оно зависит также от возрождения целого ряда других видов народного хозяйства Туркестанской Республики.

Если мы просмотрим диаграмму вывоза хлопка за 1913 год, то для нас будет ясным, что в связи с ростом производства хлопка тянулись и другие производства, как то: каменноугольная промышленность, нефтяная промышленность и другие отрасли Туркестанского хозяйства. Конечно, чем больше будет развиваться хлопководство, тем больше будет предъявляться грузов на Средне-Азиатскую ж. д. и таким образом от состояния хлопковой промышленности зависит также наше экономическое благополучие.

Что касается вопроса о сближении транспорта с народным хозяйством Туркестанской Республики, то здесь докладчик уже отметил производящуюся постройку подъездных путей в Самарканде. Фактически эта постройка закончена и, частью, подъездные пути эксплоатируются.

В настоящее время Управлением Средне-Азиатской ж. д. принимаются все меры к тому, чтобы организовать Коммерческие Агентства и тем самым отчасти осуществить ту смычку между городом и деревней, на которую мы возлагаем столько надежд. Беда в том, что для осуществления всех этих благих начинаний необходимы оборотные средства. Необходимы оборотные средства и на пополнение наших запасов. Без средств не представляется возможным что-либо сделать, но все-таки, несмотря на это, Средне-Азиатская ж. д. постепенно, хотя и незначительным темпом, распространяет свое влияние в смысле сближения города с деревней, в смысле сближения транспорта с местной промышленностью.

Что касается расхода топлива, то в этом отношении также с июля месяца по данное время у нас имеются некоторые достижения. В 1913 году мы расходовали 63 пуда топлива на 100 паровозоверст; в данный момент расход равен 67 пудам на тот же измеритель. Таким образом, в этой области имеется некоторый успех.

Что касается жилищного вопроса, то всем известно, как остро стоит этот вопрос на Ср.-Аз. жел. дороге. Наша дорога проходит по местности, где совершенно нет лесных массивов, нет нужного материала для постройки жилых помещений. Несмотря на это, Управление дороги, сговорившись с местными органами, приняло ряд мер, и если в приезд докладчика на Ср. Азиатск. жел. дорогу у нас находилось под жильем 600 вагонов, то теперь уже всего только 60, и то негодных для движения.

Дальше, по вопросу о ремонте вагонов и ремонте паровозов. В невыполнении производственной программы, которую задает НКПС, Сред.-Азиатской жел. дор. предъявлять те или другие обвинения не приходится. Если взять ремонт паровозов, то по участковым мастерским он выполняется в гораздо большем размере, чем в мастерских главных. Необходимо указать на то, что Ташкентские мастерские прежде находились в ведении Туркестанского Округа Путей Сообщения, а затем были переданы Управлению Ср.-Азиатской жел. дор., и в то время, как производилась приемка, была упущена заготовка запасных частей. Этим обстоятельством, с одной стороны, а с другой — отсутствием материалов и объясняется недовыпуск паровозов и невыполнение заданой Центром программы. Так как не было некоторых необходимых запасных частей (например, передних решеток), приходилось придумывать всевозможные комбинации, иногда совершенно ненормальные с технической стороны. Ощущался страшный недостаток в железе для связей, и приходилось пускаться на хитрости, приходилось, например, своим способом катать железо.

Что касается ремонта вагонов, то здесь та же самая картина. Самым главным тормозом в этом производстве был недостаток лесных материалов, кровельного железа и гвоздей. В данный момент этот вопрос начинает выправляться.

Если Ср.-Азиатской ж. д. не будут даны те средства, на которые указывал т. Лазаревский, в пополнение нашего оборотного фонда, то,

конечно, надеяться на то, что Ср. Азиатская ж. д. будет выправить свое хозяйство в том размере, как это необходимо, не приходится, так как нам придется работать за счет своего основного фонда, что является совершенно недопустимым.

Сейчас по Ср.-Азиатской ж. д. мы имеем дефицитность; ЦФ должен нам 179 милл. рублей знаками 1923 г. Эта цифра является в настоящее время очень внушительной. Несмотря на это приходится каким то чудом избегать тех неурядностей, которые возможны на месте в смысле своевременной оплаты заработной платы, а также в смысле расчета по социальному страхованию и т. д. Я повторяю, что подчас каким то чудом приходится изворачиваться, и дальнейшая работа Ср.-Азиатской ж. д. в таких условиях совершенно немыслима. Было бы хорошо, если бы ЦФ выполнил обязательство в отношении ликвидации дефицита, но, к великому нашему сожалению, это не выполняется, и я настойчиво прошу Совещание, чтобы было обращено должное внимание на Ср.-Азиатскую ж. д., ибо таковая является дорогой отдаленной прифронтовой, имеет особое политическое значение. Необходимо на ее дальнейшее существование обратить самое суровое внимание и во что бы то ни стало дать хотя бы незначительные оборотные средства. Без оборотных средств Ср. Азиатская ж. д. существовать не может. В таких условиях добычи средств и изворачивания, какие были до сих пор, мы далеко не пойдем, и я опять-таки повторяю, что на Ср.-Азиатскую ж. д. в этом отношении необходимо обратить серьезное внимание и не допускать ее дальнейшего существования в том виде, как это было до последнего времени. Например, перед нами стоит вопрос о заготовке шпал и лесных материалов на 1924 год. В настоящее время нам необходимо заключить договор на сей предмет, а между тем мы средств не имеем. Мы не уплатили задатка за сделанные заказы ГОМЗЕ и др. заводам, которые, несмотря на нашу задолженность им, все же продолжают поставлять свои фабрикаты. Эту задолженность необходимо покрыть немедленно,—она равняется 400 тыс. рублей золотом. Если мы не уплатим задатка, а будем брать фабрикаты, то заводы возбудят против Ср.-Азиатской ж. д. судебный процесс, и придется фигурировать в качестве обвиняемых.

Тов. Бенешевич. Я хочу указать на некоторые выводы докладчика, с которыми ЦУПЕВ согласиться не может. Докладчик говорит, что мы требуем слишком высоких норм пробега вагонов. Мы имеем доказательство, что сейчас норма пробега вагонов значительно выше той, которая приведена докладчиком. Мы считаем, что достигнуть 75 верст вполне возможно.

Дальше, мы не согласны с тем, что говорил докладчик о желательности направления грузов на Красноводск. Все зависит от недостатка груза. С получением сведений о том, что тоннаж может быть использован без простоя, т. е. при наличии достаточного количества грузов, это направление на Красноводск может быть использовано.

Мы не согласны также и с тем заключением, что надо сохранить в Ташкенте ОЖП. Для работы двух дорог, которые мало имеют направлений, требующих регулирования, сохранение ОЖП совершенно не требуется, достаточно будет местного Бюро по перевозкам.

Что касается замечания относительно невыполнения программы и невыполнения наших норм, то мы считаем, что в этом отношении докладчик совершенно прав. Дорога должна подтянуться. Результат предыдущей работы показывает, что это для нее вполне достижимо. Мы считаем, что по тем расходным расписаниям, которые были составлены для дороги и по которым она должна жить, а не по сметам, она еще должна НКПС и с нее следует 5 миллионов рублей, и потому она могла-бы пополнить те недостатки материалов, которые якобы задерживают выполнение ремонтной программы.

Тов. Фатов. Отмеченная здесь острая нужда дороги в ходовых материалах объясняется тем, что дорога несвоевременно заключила договоры по госзаказам, ибо не имела средств; когда же средства были даны, то положение начало улучшаться. Второй причиной слабого снабжения является позднее заключение договоров на централизованное снабжение, каковые договоры были заключены лишь в декабре 1922 года. Выполнение заказов по заключенным договорам также протекало очень медленно, вследствие того, что ВСНХ не имел еще полной возможности развернуть производство и удовлетворить достаточно полно потребности госпредприятий; в настоящее время, в связи с развитием работ ВСНХ, положение значительно улучшилось, и жалоб дороги на невыполнение заказов ныне не поступает.

Что же касается замечания докладчика о недостатке на дороге в скреплениях к рельсам типа 18, $21^{3}/_{4}$ и $22^{1}/_{2}$ фунт., то это нами учтено при составлении согласованного с Отделом Пути плана централизованного снабжения на 1923/24 год.

Затем, докладчик отмечает в своем докладе, что на дороге имеются совершенно непужные материалы, всего на сумму 283.465 руб.; следует предложить дороге принять надлежащие меры к реализации непужных материалов; полученные от реализации средства дорога могла бы использовать на приобретение необходимых ходовых материалов. Однако, к вопросу реализации непужных материалов нужно подходить с сугубой осторожностью, дабы в будущем году нам не пришлось покупать по дорогим ценам те материалы, которые в данное время, являясь излишними, будут проданы по дешевым ценам.

Тов. Шишков. Из доклада А. А. Лазаревского выяснилась очень интересная картина. Докладчик говорит, что теперь продукция перевозки пассажиров и грузов составляет от 60 до 65%, а расход на выполнение их в поездоверстах составляет—51,4% от 1913 г. Эти две цифры говорят, что продукция большая совершается наименьшим количеством поездоверст. Правда, нужно учесть, что %

порожняка упал в то же время, примерно, с 40 до 30 но все-таки это даст указание, что дорога работает на уровне технической эксплоатации мирного времени. С этой точки зрения, совершенно необъяснимы те отчетные данные об утилизации перевозочных средств, которые выявляются по отношению отдельных измерителей (пробега рабочего вагона, паровоза и т. д.).

На основании сего и имеющихся у него по отчетности Ср.-Аз. дороги данных по отчетности провоза, Эксплоатационный Отдел считает необходимым заявить, чтобы в отношении отчетности на Ср.-Аз. ж. д. Управлением ее было обращено должное внимание, в смысле анализа и уточнения, как в отношении учета парков, главным образом, пробега рабочего вагона, так отчасти и рабочего паровоза и остальных элементов.

Тов. Толстопятов. Я хотел бы отметить два вопроса. Первый касается расхода материалов. Я хочу спросить докладчика, имел ли он в виду, определяя процент обеспеченности материалами,—учет запасов только материальной службы, или же и запасы служб-потребительниц? В докладе он не указывает размера действительного расхода материалов, приводит только процентное отношение расхода материалов к прочим расходам (4%). Но я сильно сомневаюсь, чтобы действительный расход материалов мог быть так ничтожен. Вероятно, это объясняется тем, что, вследствие отставания отчетности, материалы своевременно не списывались в расход.

Второй вопрос касается замечания Начальника дороги о желательности отмены приказа, предоставляющего льготы работникам, назначаемым и командируемым на Средне-Азиатск. ж. д.

Некомплект штата и указания на недостаток квалифицированных агентов свидетельствуют о том, что привлекать на дорогу необходимых работников трудно. При таких условиях я сомневаюсь в том, чтобы отменять существующие льготы сейчас было своевременно, и думаю, что в случае их отмены Начальнику дороги будет еще труднее обеспечивать дорогу хорошим личным составом.

Тов. Щеповский. Прежде всего я должен отметить, что ссылки докладчика на годовую 1922/23 г. смету дороги, рассматривавшуюся осенью прошлого (1922 г.), года не могут быть принимаемы к учету, так как эти сметы в жизнь проведены не были. По смете 2-го полугодия 1922/23 г. Средне-Азиатской ж. д. доход был исчислен в 6.831.000 руб., расход—в 7.710.728 руб. с дефицитом в 879.728 руб.

Ныне рассматриваемая Финансово-Контрольным Комитетом смета на 1923/24 год сводится по доходу в 14.725.541 руб. и расходу 17.130.918 р. с дефицитом 2.378.377 р. В среднем—в месяц по 2-м полугодии 1922/23 г. дефицит мог выразиться около 75.000 р. При сравнении выручки с расходом по последнему утвержденному

Финансово-Контрольным Комитетом финплану на сентябрь, превышение расходов над выручкой определилось в 275.089 руб., при выручке всего в размере 989.959 руб.

Приводимое в докладе распределение расходов требует разъяснений: при сравнительно с другими дорогами чрезмерно высоким процентом (58,8) на зарплату, процент расхода на материал, исчисленный всего в 1% может вызвать недоумение, но, вероятно, он должен быть отнесен лишь к закупкам материалов через Московское Представительство, без учета материалов, потребленных Службами и включенных в состав расходов по отделам сметы.

Соотношение расходов, зависящих и независящих от движения (39% и 61%),— нормальное. В докладе не приведена цифра расхода на измеритель 10.000 осе-вагоно-верст, являющаяся показательной для оценки работы дороги. По справке К-ра расчетов, Средне-Азиатская дорога за время с октября 1922 года по 1-ое октября 1923 года является кредитором по расчетам с другими дорогами на сумму 80.517.986 р. 15 к. С точки зрения упорядочения постановки финансовой стороны дела на дороге, необходимо обратить внимание на Службу Сборов, сильно отстающую в отчетности, что отражается на больших недоборах.

То обстоятельство, что дорога не использовала кредита, открытого ей в Госбанке, характеризует сравнительно терпимое финансовое ее положение, при констатируемом докладом постепенном снижении задолженности.

В целях сокращения расходов у дефицитной Средне-Азиатской дороги, весьма сильное значение имел бы перевод дороги на краевое минеральное топливо, каковая возможность предусматривается докладом, и этот вопрос надлежало бы осветить нашим топливным органам, хотя бы для более или менее близкого будущего.

Затем, что касается указаний дороги на оборотный капитал, то они весьма ценны, и так как в настоящее время ФКК занят этим вопросом, то пожелания дороги нами будут учтены.

Тов. Воинов. Финансирование Средне-Азиатской жел. дор. производилось по ежемесячным расходным расписаниям, значительно сокращенным против сметных предположений в зависимости от денежных ресурсов.

Состояние счета дороги по книгам Расчетно-Бухгалтерской части показывает на 1-ое июня остаток в пользу НКПС-а в сумме 5.030.002 р. 28 к.

Заявление представителя дороги о задолженности Центра дороге основано на недоразумении, так как очевидно при этих расчетах исходят из результатов месячных расходных расписаний. Однако, если учесть последующие изменения этих расходных расписаний по финпланам и, главным образом, в отношении выручки, принимая ее в окончательном размере, а не предположительном, как то принято по расходным расписаниям,

то получится вышеуказанный результат. А именно задолженность дороги Центру, а не наоборот.

Обследование работ по сборам сделано в широком масштабе и никаких особенных замечаний не вызывает. Отмеченная в Части Сборов некоторая отсталость в представлении сведений об окончательном доходе, повидимому, не остановила внимания докладчика, но обстоятельство это объясняется незначительностью отсталости в 7—8 дней.

Затем, необходимо отметить, что в виду недостатка квалифицированных работников, установленного докладчиком, есть основание опасаться за качественное исполнение работ в самой службе Сборов, а указания докладчика на то, что линейный аппарат набран из лиц без надлежащего стажа, указывает на то, что и линия находится без опытных руководителей по вопросам исчисления сборов и станционной отчетности, что должно сильно отразиться на правильности установления расчетов по перевозкам и на ведении отчетности.

В виду этого, по мнению Части Сборов, в Службе Сборов Средне-Азиатской дороги, в отношении улучшения качественного штата, необходимо сделать еще очень много как путем привлечения квалифицированных служащих со стороны, так и подготовкой у себя.

К тезисам докладчика Счетно-Бюджетный Отдел ЦУЖЕ.Га считает необходимым добавить:

По 2-му тезису. Недостаток квалифицированных работников по счетному делу на Средне-Азиатской дороге носит характер хронического явления. Командированием сокращенных сотрудников едва ли возможно изжить это явление, так как лучшие силы остались на дорогах. Необходимо создать для работников окраинных дорог более привилегированные условия службы.

По 3-му тезису. Необходимо предложить дорогам все наличные силы направить на текущую отчетность нового бюджетного года и не допускать по ней образования новой отсталости, для ликвидации же отчетности 1922/23 года надлежит выделить особые группы, которые бы закончили отчетность за эти годы на сдельных началах.

Тов. Деменков. Не возражая в общем против тезисов доклада, Тарифно-Экономический Отдел, на основании имеющихся у него данных, находит необходимым по некоторым из них сделать следующие дополнения и уточнения:

Признавая, что по современному экономическому состоянию Туркестана, далеко отстоящему от довоенного, не усматривается надобности в широком строительстве ж.-д. сети в Туркестане, так как и при развитии местной промышленности нужды края еще долгое время будут обслуживаться существующими железнодорожными линиями, тем не менее, приходится считать не терпящим отлагательства восстановление разрушенных участков Ферганской линии. Восстановление этих участков, способствуя возрождению хлопководства, может и должно

повлечь за собой увеличение грузооборота Средне-Азиатской жел. дор.; без восстановления же этих участков, помимо того, что хлопководство будет встречать известные затруднения из-за отсутствия железнодорожных путей, — вся Ферганская линия будет безусловно убыточной.

В отношении работы вспомогательных предприятий, в противоположность отмеченной докладчиком успешной работе Самаркандской городской станции, приходится отметить слабую работу Ташкентской городской станции, так как значительное большинство грузов, отправляемых из Ташкента, проходит мимо нее. Вследствие этого, представляется необходимым скорейшее открытие коммерческих агентств, так как только при этом условии возможна успешная конкуренция с Транспортрестом и Добровольтом.

В отношении работы складочных помещений приходится отметить некоторые возможные затруднения в связи с предстоящим развитием хлопковых перевозок; вследствие чего представляется необходимым возможно скорейшее возвращение дороге складочных помещений, занятых посторонними организациями.

Приходится отметить некоторую неудовлетворительность в положении дела с обменом вошедших досок между Средне-Азиатской и Ташкентской жел. дор. Весьма часто Ташкентская жел. дор. не возвращает досок, а производит денежный расчет. Между тем, заготовка досок на Средне-Азиатской жел. дор. значительно более затруднительна, чем на Ташкентской. Таким образом, является необходимым, для улучшения положения в этом вопросе Средне-Азиатской жел. дор., обязать Ташкентскую жел. дор. производить обмен досок полностью.

Тов. Казанский. Я хочу коснуться некоторых цифр доклада. В докладе исчислен доход в товарных рублях по индексу ниже того, который установлен Госпланом, как общероссийский. Таким образом, следует считать, что исчисление дохода получилось преувеличенным на 20—30%.

Согласно данным докладчика, процент непроизводительного пробега паровозов за период октябрь 1922 г.—май 1923 г. составляет 17%, против 20% 1913 г. По нашим же данным оказывается, что непроизводительный пробег составляет 23%, против 20% 1913 года. Здесь, очевидно, создалось некоторое недоразумение: в докладе указано, что в 1913 году горячий резерв составлял в среднем в месяц 143.000, а по данным, опубликованным в статистическом сборнике б. МПС за тот же 1913 г. — 16.500; если к этим цифрам прибавить маневровый пробег, то получится действительно около 143.000, но тогда и цифру 1923 года (42.045) следует значительно увеличить, а соответственно и выводы о рациональности использования паровозного парка должны измениться.

Средне-суточный пробег рабочего паровоза в товаро-вошедшем движении докладчиком исчислен в 120 вер. По отчетным данным Средне-Азиатской жел. дор. (№ 3) пробег этот составляет 98 верст.

31 не знаю, какими данными руководствовался докладчик при исчислении означенного пробега рабочего паровоза, и поэтому не имею возможности указать на причины такого расхождения.

Тов. Вратинский. В докладе А. А. Лазаревского отмечается, что личный состав некоторых служб мало опытен, и служебный стаж их не соответствует требованиям. Отчасти само Управление Средне-Азиатской жел. дор. виновато в этом, так как оно своевременно не представило соответствующего требования нам в Центр. В частности, в докладе указывается на персонал Службы Сборов и Счетно-Финансовой. Наш Отдел распределения Комсостава по жел. дор. заявляет, что требований от Управления Средне-Азиатской жел. дор. на квалифицированную рабсилу для Служб Сборов и Фин.-Счетной не поступало. Было лишь требование по Службе Пути на 12 инженеров; 5 инженеров туда уже откомандированы, остальные высылаются.

С приближением зимнего времени нас особенно озабочивает положение с охраной, так как таковая совершенно не обеспечена ни постовой одеждой, ни обмундированием.

Мы считаем необходимым, чтобы в число предложений по докладу была принята директива Управлению дороги урегулировать обязательно вопрос со снабжением агентов охраны постовой одеждой и обмундированием. Кроме того, необходимо принять все меры к тому, чтобы освежить кадр охраны и улучшить их бытовые условия. Также необходимо обратить внимание дороги на надлежащее ограждение и освещение станций.

Что касается штата, то действительно наличный штат Средне-Азиатской жел. дор. ниже установленного твердого штата и ниже среднего по сети. Но нужно иметь в виду, что кроме твердого штата имеется еще нештатная рабсила, и здесь приходится наблюдать, как наряду с уменьшением твердого штата увеличивается рабсила внештатная и поденная. При анализе цифр внештатного состава мы видим, что значительная часть этого контингента работников исполняет такую работу, по которой она должна быть включена в твердый штат. Надо отметить, что это явление является общим для всей сети жел. дор.

По Средне-Азиатской жел. дор. необходимо пересмотреть управленческий и конторский штат в сторону жесткого его сокращения. Если мы возьмем норму рабсилы довоенного времени и сравним ее с данными настоящего момента, то получается следующая картина: на 1-ое сентября по Средне-Азиатской жел. дор. мы имеем 15.099 человек и внештатных—794 человека; среднее число рабсилы на 1 версту—5,35; в 1913 году общее количество рабочей силы по Средне-Азиатской жел. дор. было 11.935 чел., среднее на 1 версту—4,6 чел. Это значит, что штат меньше того твердого штата, который ныне установлен, но он значительно больше твердого штата, который был в довоенное время. Повторяю, это явление мы наблюдаем не только по

Средне-Азиатской жел. дор. Нам придется пересмотреть наши штаты по всей сети и установить другие нормы и другие измерители.

Существует декрет ВЦИК'а, согласно которому все взимаемые за нарушение обязательных постановлений НКПС штрафы должны поступать в доход казны по смете НКПС. По последующему разъяснению, эти суммы должны поступать на цели просвещения на транспорте. Между тем, по распоряжению Начальника Средне-Азиатской жел. дор., 25% этих штрафных поступлений отчисляются в пользу охраны.

Считаю необходимым предложить Начальнику дороги отменить это распоряжение, как противозаконное.

Тов. Севастьянов. В докладе не указан способ хранения „Ферганского" каменного угля, между тем известно, что таковой хранится не под навесами, и подвергается действию атмосферных перемен, быстро рассыпается и превращается в пыль, которая тысячами пудов списывается с учета по постановлению Финансово-Экономического Совещания. На это нужно обратить внимание. Дальше в докладе говорится о хорошем состоянии паровозного парка и удовлетворительном выполнении капитального ремонта, тогда как за обследованный период из 335 паровозов, 233 подверглись случайному ремонту, т. е. 70%. Этим случайным ремонтом, несомненно, покрывались недоделки и слабое выполнение капитального ремонта.

В докладе совершенно нет данных о расходе топлива „на прочие нужды", несмотря на то, что суммарно расход этот составляет 39% от общего расхода топлива.

В докладе имеется ссылка на то, что в Москве организован крупный аппарат по заготовке материалов, в виде представительства, между тем в том же докладе говорится об отсутствии на дороге материалов. Значит этот аппарат плохо работает и вызывает только лишний расход средств.

Вопрос о разработке нефти в местности „Нефтедаг", по мнению РКИ, является коммерчески невыгодным, так как еще до войны частное Общество „Люборад" предполагало приступить к разработке промыслов, но после произведенного специалистами обследования местности, в виду отрицательных результатов обследования, от разработки отказалось. Местность пустынная, и, чтобы эксплоатировать добычу нефти, нужно строить постройки для жилья и затрачивать вообще много средств и в конце концов расходы не окупятся незначительной добычей нефти.

Относительно ремонта пассажирских вагонов. Выпуск из капитального ремонта докладчиком признается удовлетворительным, но, судя по докладу, перевыпуск вагонов из капитального ремонта происходил вследствие сокращения программы по среднему ремонту и срочному осмотру. Следовательно, капитальный ремонт выполнялся за счет среднего, что в общем не улучшало, а скорее ухудшало состояние пассажирского парка. На это обстоятельство также необходимо обратить внимание Начальника дороги.

Тов. Грунин. По словам тов. Дубинина, по Средне-Азиатской жел. дор. имеется долг за НКПС в размере 179 миллионов рублей, а по сведениям нашего Отдела Бюджетного Отдела на 1 июля причитается с Средне-Азиатской ж. д. получить 5 миллионов рублей. Таким образом, несмотря на представительство Средне-Азиатской ж. д. в Москве, мы не имеем согласованных цифр, которые давали бы возможность определить финансовое положение Средне-Азиатской ж. д. Но, несмотря на отсутствие этих данных, не следует делать вывода, который сделал тов. Дубинин, что без крупной помощи со стороны центра нельзя будет достигнуть необходимых результатов в работе Средне-Азиатской ж. д. Это не совсем так. Сейчас вся работа ведется в направлении изыскания максимального количества необходимых средств внутри самой дороги. Если с этой стороны посмотреть на Средне-Азиатскую ж. д., то она далеко еще не все сделала, чтобы получить эти средства на самой дороге. Если взять число работников Управления—1.196 чел. и прибавить к нему административно-технический персонал участков, то общая цифра превысит 2.000, и мы получаем полное несоответствие административно-технического персонала по отношению к общему наличию рабочей силы на сети ж. д., иначе говоря, этот аппарат слишком велик.

Вам назначили расход топлива на 100 паровозо-верст — 160 — 112 пудов, а вы расходовали 90 — 93, т. е. меньше предоставленной нормы и, таким образом, здесь мы видим возможность изыскания каких-то средств, которые израсходованы, но не учтены.

По вопросу о заработной плате вы сами сознаетесь, что у вас есть крупные недочеты.

Затем, наличие двух главных паровозных мастерских на дороге — роскошь, которой мы себе позволить не можем.

Нельзя думать лишь о помощи из центра, необходимо обратить внимание на довольно значительные дефекты внутри самой ж. д.

Что касается снижения приработка рабочих, приработка кондукторских и паровозных бригад, то в этом отношении необходимо принять меры сейчас, когда происходит увеличение заработной платы. Если будет упущено время, тогда будет чрезвычайно трудно снизить этот приработок.

Относительно Кизил-Ардатских мастерских вопрос обсуждался в Железнодорожном Управлении и там пришли к заключению, что эти мастерские нужно закрыть, потому что при том грузообороте, какой имеется на Средне-Азиатской ж. д., наличие двух главных мастерских было бы нецелесообразно, слишком роскошно для настоящих условий. Но закрывать совсем эти мастерские не следует, а может быть видоизменить их работу, перевести их на положение участковых. Поэтому, если будут какие-нибудь возражения со стороны Средне-Азиатской ж. д., то их необходимо в самом срочном порядке согласовать с Железнодорожным Управлением. Мы ставим данный вопрос не только в отношении Средне-Азиатской ж. д., но и целого ряда других дорог.

Что касается ОБИ, то я в этом вопросе не согласен с мнением докладчика, что там нужен ОБИ, я полагаю, что там достаточно Бюро по перевозкам. С одной стороны — Средне-Азиатская ж. д. упирается в море, с другой — в Ташкентскую ж. д., и работа по регулировке слишком незначительна.

Тов. Борисов. Я, прежде всего, коснусь дефицитности Средне-Азиатской ж. д. И тов. Дубинин. и др. ораторы указывали мероприятия весьма разумного характера, при посредстве которых эта дефицитность может быть уменьшена. Я думаю, что здесь могут быть приняты и другие меры, чисто организационного характера.

Здесь высказывались о том, что наплыв пассажиров совершенно не удовлетворяется тем числом пассажирских поездов, которые имеются в обращении на Средне-Азиатской ж. д., а что пускать этих пассажиров с товарными поездами не следует, потому что возможны бесплатные проезды. Обыкновенно к товарным поездам прицепляются пассажирские вагоны, создавая тем самым товаро-пассажирский поезд, и, таким образом, у вас не увеличивается пробег, а с другой стороны, если вы предоставите два три вагона в этом поезде для пассажиров, то безусловно, получите прибыль. Это не новое мероприятие, такой опыт и раньше практиковался на Средне-Азиатской ж. д., плачевных результатов от него не было. Если вы и потеряете в данном случае некоторый процент на безбилетном пассажире, все-таки вы получите известную прибыль от прицепки пассажирских вагонов к товарным поездам. Если вы не проведете этого мероприятия, то все равно бесплатные пассажиры у вас будут. С другой стороны, по вашим цифрам выходит, что товарное движение, которое раньше составляло небольшой процент от общей массы движения, начинает увеличиваться, а раз начинает оживляться местная жизнь, то, конечно, ваша прибыль будет увеличиваться. Таким образом, если вы сейчас имеете дефицит по Средне-Азиатской ж. д., то весьма вероятно его уменьшение.

Что касается отчетности, то таковая у вас отстала не только за 1922 год, она даже за 1921 год не приведена к концу. О каких же можно говорить коэффициентах в таких условиях, ведь у вас не имеется такого цифрового материала, который давал бы возможность иметь правильный взгляд на вещи. Само собой разумеется, что нужно принять меры к тому, чтобы подогнать указанную отчетность. Может быть, мы не будем говорить о той отчетности, которую представляют другие дороги, но возьмем для Средне-Азиатской ж. д. отчетность, хотя бы в грубом виде. Без этого мы, в Центре, не можем судить о том, как вы работаете на местах, какова программа вашей работы и т. д.

Касаясь личного состава, здесь уже отмечали, что он плох. Но вы сами должны принять меры к его улучшению. Вы говорите, что не хватает таксировщиков, но ведь все равно вы ни откуда не вытянете их. Таксировщики — это люди с коммерческим складом ума, в настоящее

время они распылились по разным трестам и комбинатам. Каждой ж. д. нужно создавать своих таксировщиков. Без этого вы не обойдетесь, создавайте эту квалификацию вновь, организуйте для них курсы. При своем последнем проезде по линии я убедился, что нередко Начальники станций совершенно не знают коммерческого дела. Начальник станции говорит—„у нас недавно введена эта коммерческая деятельность, раньше ее не было, я знаком только с движением, а коммерческой деятельностью не занимался". Это явление наблюдается не только на вашей дороге и вы должны позаботиться о создании вновь коммерческих агентов.

Теперь относительно перевозок хлопка. Здесь высказываются, что хлопок нужно везти на Красноводск. Это безусловно выгодно для Средне-Азиатской ж. д., потому что тогда она получает тройной пробег по своей линии по сравнению с направлением этого хлопка на Ташкент. Но нельзя смотреть исключительно с точки зрения выгодности для одной дороги, нужно смотреть с точки зрения интересов всей Республики. Зачем везти этот хлопок по более удлиненному направлению, когда имеется направление короткое. Допустим, что направление будет более короткое по Средне-Азиатской ж. д. до Красноводска, но в этом случае вы получите себе прибыль, отнимая ее у Ташкентской ж. д., которая в коммерческом отношении живет хуже, чем Средне-Азиатская ж. д., так как ее доходность гораздо меньше. Вы можете справиться своими средствами, а относительно Ташкентской ж. д. я этого не могу предвидеть. Опять-таки, повторяю, к этому вопросу нужно подходить не с точки зрения местных интересов.

Здесь говорили относительно развития хлопководства, а в связи с ним и развития перевозок хлопка. Конечно, хлопководство будет развиваться, но оно в значительной степени будет зависеть от ввоза хлеба. Если Туркестан будет снабжен в достаточном количестве хлебом и если при этом будет добросовестно рассчитываться с Сартами, то я думаю, что они будут разрабатывать хлопок. Если же вы не дадите им хлеба, тогда они сами будут сеять пшеницу за счет производства хлопка. Таким образом, чем больше будет вывозиться хлопка, тем больше нужно ввезти туда пшеницы. А если вы Сартам не будете платить надлежащую сумму, то они вам ничего не сделают, и вы, задаваясь перспективой на перевозку семи миллионов пудов хлопка, такового количества не получите.

Что касается нефти, то я думаю, что все-таки в Нефтедаге нефть есть. Этот вопрос нужно определенно решить. Мое личное впечатление, а также других работников, таково, что нефть там имеется, но ее не разрабатывают. Нужно заложить настоящую глубокую скважину и тогда уже решить вопрос о том, есть нефть или нет. Кроме нефти, имеется еще и озокерит, а также другие материалы. К этому вопросу нельзя подходить скептически, нужно серьезно в нем разобраться.

Здесь затрагивали вопрос относительно недостатка паровозов. С одной стороны, говорят о том, что подвижного состава достаточно,

что имеются лишние вагоны, а с другой — говорят о том, что не хватает паровозов. Цифры, которые привел докладчик, недостаточно убедительны. При том размере движения, которое существует на Средне-Азиатской ж. д., я думаю, что недостатка паровозов быть не могло, и те случаи, на которые указывают, — по отношению Красноводска, — не зависят от недостатка паровозов. Может быть, я ошибаюсь в вопросе о себестоимости. Указывалось на то, что себестоимость очень мала, что она ниже себестоимости довоенной. Может быть, это и так, но здесь представлен расчет по трем вариантам, который дает совершенно разнообразные цифры. Я думаю, что все применяемые методы недостаточно точны, и на основании их делать какие-либо определенные выводы я бы не стал.

Также сомнительной является для меня цифра коммерческой скорости в 16½ верст. Такой коммерческой скорости на ж. д. не было даже в прежнее время, максимальная скорость доходила лишь до 13 — 14 верст.

Здесь также говорили о том, что закрывается водоснабжение в некоторых пунктах Средне-Азиатской ж. д. и что это даст большую экономию. Со своей стороны, я отмечаю, что к этому вопросу на Средне-Азиатской ж. д. нужно подходить очень осторожно. На западном участке от Красноводска до Асхабада закрывать водоснабжение совершенно не следует, а там, напротив, нужно разработать те жилы, которые дают воду, так как единственное спасение этого участка в отношении водоснабжения заключается в горных жилах воды. Если мы будем закрывать в некоторых пунктах водоснабжение, то в конце концов придется возить воду в цистернах, как это наблюдается на западном участке. Нельзя сказать, чтобы это была производительная работа, тем более, что при перевозке воды зимой, она будет мерзнуть и придется в довершение разогревать цистерны.

Что касается жилищной нужды, то на Средне-Азиатской железной дороге она действительно велика, но я против того, чтобы там строить дома из лесного материала. Мне кажется, что, принимая во внимание местные условия, нужно применять и местные материалы. Нужно производить постройки домов из того материала, который имеется на лицо, т. е. из глины и камня. Если же вы будете рассчитывать на то, что вам привезут лес, то эти расчеты не очень основательны, так как это будет слишком дорого.

Перехожу к вопросу о Кизил-Арватских мастерских. Конечно, мастерские никуда негодны и их, как будто, следовало бы с легким сердцем закрыть. Но, все таки, прежде чем закрывать, нужно поразмыслить. Там, в этих мастерских, имеются рабочие, которые крепко засели в этом пункте. Если мы закроем мастерские, то рабочие разойдутся, и мы потеряем кадр квалифицированных мастеровых, которые прежде без Ташкентских мастерских кое-как справлялись с ремонтом и обслуживали Средне-Азиатскую железную дорогу. Если дорога сумеет реализовать весь этот штат на другие нужды данного участка, то я сказал бы, что

мастерские можно закрыть. В данном случае, было бы целесообразней перевести мастерские на положение вагонных мастерских и.п., может быть, на положение мастерских больного участка. Если бы мы сконцентрировали в Кизил-Арватских мастерских ремонт вагонов, это было бы очень хорошо, так как Ташкентские мастерские находятся на другом конце дороги и, в случае необходимого ремонта, придется гонять вагоны в Ташкентские мастерские, делая излишний пробег. В целях сокращения этого пробега и было бы полезным оставить Кизил-Арватские мастерские для ремонта вагонов.

Что касается ОКП, то я вполне согласен с П. А. Грушиным, что ОКП там совершенно не нужен, так как никакой регулировочной работы почти нет. Что же там регулировать, если обмен вагонов составляет не больше 50—100 вагонов. Я не знаю, может быть он нужен для престижа, может быть, он нужен как центр, с которым могут сноситься краевые органы, но ведь там есть УНД, который может выполнять эти функции. Понятно, что у него должен быть какой-то аппарат. Я уверен, что если спросить относительно ОКП у местных дорог, то они скажут, что ОКП просто мешает им работать.

Работы по укреплению размывов имеют на Средне-Азиатской железной дороге серьезное значение, в частности, на реке Аму-Дарья. Докладчик недостаточно осветил вопрос об организации этой работы, а между тем существует особая самостоятельная организация под начальством инженера Быкова, который руководит означенной работой. Правда, этой работой руководит центр, но я думаю, что это руководство только бумажное и, может быть, действительно было бы правильным поручить это руководство местному Начальнику дороги, а самостоятельную организацию можно было бы сократить. В частности, Начальник участка пути в Чарджуе хорошо знаком со способами борьбы с этой рекой. Я думаю, что приезжие люди гораздо менее знакомы с этими способами. Если бы наши местные органы взяли это дело в свои руки, то при помощи местного опыта дело пошло гораздо лучше, чем сейчас. Я не заявляю этого категорически, но мне представляется, что этот вопрос нужно серьезно обдумать и решить определенно.

Что касается вопроса о приработке, то на Средне-Азиатской ж. д. действительно получается некоторая несообразность, приработок совершенно не отвечает нормам, которые применяются на других дорогах. Необходимо вопрос поставить на правильную линию.

Самаркандская линия. Может быть правильнее было бы построить там самый обыкновенный трамвай, а то ведь все равно с этой линии приходится перегружать товар. Я лучше бы уложил широколейную ветку, если не трамвай, потому что там место совершенно ровное и никаких работ при постройке ее не потребовалось бы.

Тов. Дубинин. Прежде всего я отвечу тов. Бенешевичу относительно сальдо — 5 миллионов рублей в пользу НКПС. Здесь представителем ЦЖБ уже была представлена справка, что

дело состоит совершенно не так, как изложил тов. Бепешевич. Абсолютно этот вопрос нельзя так рассматривать. Нужно принять во внимание, что Средне-Азиатская ж. д. имеет отдаленность от центра 5.000 верст. Если мы даем распоряжение по центральным дорогам о повышении тарифа то оно проводится в жизнь немедленно, у меня же через 5, 6 и 7 дней, за притом приходится 5 или 6 раз делать проверку. На этом мы безусловно теряем. Кроме того, принимая во внимание и другие вопросы, нужно отметить, что все то, что иногда в Центре возможно провести, у нас провести очень трудно, за отсутствием подлежащих указаний.

Касаясь пробега вагонов, должен отметить, что здесь недостаток имеется и очень большой, но Управление Средне-Азиатской ж. д. не закрывает глаз и принимает все меры, чтобы произвести самую точную и правильную утилизацию подвижного состава. Намечен к проведению целый ряд мероприятий и методов, с целью изжить существующие недочеты, и я думаю, что в ближайшие месяцы мы их изживем, и у нас будет укомплектован парк вагонов, платформ и цистерн. Правильные взаимоотношения в смысле передачи и обмена вагонов установлены не очень давно. Нас старались обсчитывать и, как тупиковой дороге, дать такой подвижной состав, который требует ремонта. Такие взаимоотношения мы наблюдаем с Самаро-Златоустовской и Ташкентской ж. д. Я повторяю, что нами принимаются меры, и мы постепенно изживаем эти недочеты.

Дальше, по вопросу о реализации лома и оборотных средств, ком, по мнению тов. Фатова, можно было бы утилизировать. Это совершенно справедливо и к данному мнению Средне-Азиатской ж. д. присоединяется. Но если этот лом или запасные части везти на Урал или в Царицын, то фрахт будет стоить гораздо дороже, чем сами материалы. Поэтому, сколько бы мы ни принимали мер в отношении реализации мертвого капитала на Средне-Азиатской ж. д., мы наталкиваемся на такие преграды, которые не дают возможности его утилизировать.

Дальше, по вопросу об учете работы паровозов и вагонов т. Борисов, ЦСК, Эксплоатационный отдел высказывает сомнение относительно нашей коммерческой скорости, считая ее для Средне-Азиатской ж. д. преувеличенной и пробег паровозов—120 верст в сутки слишком высоким. Я дам самую точную справку: если бы мы производили учет коммерческой работы так же, как это делают другие дороги, т. е., учитывая простой коммерческих грузов на распорядительных станциях, то коммерческая скорость на Средне-Азиатской ж. д. дошла бы до 22-х верст в час. Я приказал Службе Эксплоатации этим и руководствоваться. Если мы считаем простой в узловых станциях, то получается скорость 15, 16 и 17 верст, а суточный пробег паровоза 145 верст, каковые цифры вызвали недоразумение и недоверие. Пришлось доказывать, что в суточном пробеге в 145 верст сомневаться не приходится.

Переходя к вопросу относительно отмены приказа № 1588, я должен отметить, что, конечно, Средне-Азиатская ж. д. не стремится нарушать

декреты СНК. Но как раз декрет СНК относительно окраинных дорог этот приказ отменяет. В сущности говоря, этот приказ является совершенно ненормальным для Средне-Азиатской и Ташкентской ж. д. Если мы будем рассматривать его с точки зрения улучшения бытовых условий транспортников, то увидим, что на этом приказе выигрывает только командный состав, а остальная часть служащих абсолютно ничего не получает. Так, напр., за перевод какого нибудь агента к нам, мы уплачиваем от 400 до 600 тысяч рублей знаками 1923 г., да к тому же он иногда имеет семью человек в шесть. Нередко создаются искусственные командировки, с каковым явлением необходимо бороться. Мы ведем борьбу в этом отношении. Управление дороги и Дорпрофсож много раз обсуждали этот вопрос и пришли к тому заключению, что приказ № 1588 в части, касающейся тройных подъемных и командировочных, необходимо отменить, поскольку мы в настоящее время перешли на червонное исчисление. В настоящее время, при существовании этого приказа, часто приходится сомневаться при подписывании ведомостей на очень крупные суммы. На этой точке зрения стоят профорганы и Ташкентская ж. д.

Относительно затронутого вопроса о Кизил-Арватских мастерских, закрыть ли их, или реорганизовать, приспособив к ремонту вагонов, я должен отметить, что мною уже приняты меры к возможно большему сконцентрированию ремонта вагонов; Начальнику Службы Тяги предложено в Кизил-Арватские мастерские больше не давать паровозов капитального ремонта, а приспособить их для ремонта вагонов. Совершенно прав тов. Борисов, указывая, что если их закрыть, то в таком случае мы лишимся работников высокой квалификации. В этих мастерских есть транспортники, работающие до 30 лет. К тому же в вопросе закрытия мастерских мы можем встретить сильное сопротивление со стороны краевых органов, со стороны Туркестанской Республики. Наиболее целесообразно будет приспособить эти мастерские для ремонта вагонов.

Что касается вопроса об ОКП, то я стою на той точке зрения, что ОКП во что бы то ни стало нужно ликвидировать. Раньше ОКП был в Самаре, а в Ташкенте было только Бюро по перевозкам. Сейчас при обмене по Ташкенту в 50 ваг., в ненадобности этого ОКП сомневаться не приходится. Совершенно прав тов. Борисов, отмечая, что ОКП еще не отжил, и подчас дает распоряжения, ему не присущие, чувствуя себя до сего времени на положении Округа путей сообщения. Создается двойственность: с одной стороны—Центр, а с другой—ОКП, что сильно осложняет работу Управления.

Относительно работы по укреплению берегов Аму-Дарьи. Я давно возбуждал вопрос о передаче ее в ведение дороги. На месте имеется Начальник участка тов. Гусев, работающий там около 29 лет, который фактически руководит всей работой. Он является непосредственным представителем Средне-Азиатской железной дороги, и все работы по укреплению берегов Аму-Дарьи проходят под его контролем.

Средне-Азиатская железная дорога считает необходимым, чтобы означенные работы были переданы ей, но ставит условием, чтобы, передавая эти работы, ей передали весь аппарат и средства, которые отпускаются на эти цели.

Что касается Самаркандской ветви, то я был против постройки узкой колеи. Это старая отжившая система, которая не является коммерчески выгодной, потому что грузы приходится перегружать. Но вся беда в том, что улицы Самарканда слишком узки и не дают возможности провести широкую колею. Я старался доказать в Самаркандском Исполкоме, что на этой ветви будут паровозы легкого типа, но Исполком, все-таки остался при своем мнении, и мои доводы не увенчались успехом. Таким образом, в силу сопротивления краевого органа я не смог построить в данном районе ветви широкой колеи. Там эта ветвь подходит как раз к пакгаузу и, таким образом, перевозка и погрузка будут стоить очень дешево.

Относительно урегулирования вопроса с перевозками пассажиров, тоже были приняты соответствующие меры. Управлению дороги пришлось сделать дополнение 21 и 22 поездов, и вопрос этот уже начинает регулироваться. До настоящего момента этого не было проделано, потому что трудно было определить населенность и рост проезда местных пассажиров. Когда были низкие тарифы, то местное население довольно часто пользовалось железной дорогой. С повышением же тарифов и наплыв пассажиров начинает уменьшаться; впрочем, в настоящее время, когда наблюдается устойчивость нашей государственной валюты, проезд пассажиров усиливается, и Управление дороги прибавило еще три поезда в неделю.

Вопрос о перевозке хлопка через Красноводск возбужден не по инициативе дороги; мы этот вопрос рассматриваем не со своей точки зрения, а с точки зрения государственной выгодности, если водный тариф будет снижен, ибо если мы повезем хлопок через Красноводск при существующих водных тарифах, то от этого никто ничего не выиграет.

Теперь относительно вопроса о снабжении материалами, необходимыми для ремонта подвижного состава. Тов. Фатов сейчас указывал, что нами несвоевременно делались заявки; это неточно: заявки нами даны были своевременно, так же, как и представления об отпуске кредитов. Если бы были свободные кредиты у Средне-Азиатской железной дороги, то Управление дороги не допустило бы требования дотаций от НКПС'а. Но в кредитных расписаниях было много ошибок. Я еще раз укажу, что по моим данным в пользу дороги было 179 миллионов, и я не знаю, чем объяснить утверждение тов. Бепешевич, что сальдо в пользу НКПС составит 5 миллионов.

Нам указывают, что у нас нет отчетности за 20, 21 и 22 гг. Но Начальник дороги и Управление в этом неповинны. Управление, благодаря гражданской войне, подвергалось разным переселениям то в Ташкент, то в Самарканд и, наконец, в Полтораци. Во время этих

переселений были утеряны весь архив и все данные для восстановления отчетности, планы по постройкам; теперь приходится все заново восстанавливать. А затем необходимо учесть недостаток рабочих рук. Из доклада видно, что у нас не совсем хорошо поставлено дело со Службой Сборов. Управление принимает меры к открытию курсов при Управлении и Отделах для подготовки таксировщиков и прочей рабочей силы для дороги. Управление стремится создать кадры всех нужных элементов, но это не так быстро делается, как бы хотелось.

Что же касается охраны и штата Управления дорог, то справка тов. Брагинского совершенно справедлива, что эти штаты вздуты, и в данный момент работает Дорожная Комиссия по борьбе с бесхозяйственностью и дефицитностью, которой и даны задания произвести сокращение штата Управления на 400—600 чел. Я представил доклад ЦА на письмо тов. Дзержинского, где я выдвигаю ряд мер по реорганизации целого ряда Служб. Так, например, если взять СК, то там сейчас 120 человек, и я думаю, что если не целиком ликвидировать СК, то во всяком случае необходимо сократить ее на 75%. Коммерческую Службу я думаю соединить со Службой Эксплоатации. Агрослужба уже ликвидирована. В Административной Службе также проводится целый ряд реорганизаций. Юридическую Службу, как таковую, предполагается ликвидировать, оставив только часть ее. Затем у нас поднят вопрос о создании новой Контрольной Службы, в связи с тем, что РКИ функции свои обособила. Я думаю, что весь ревизорский аппарат необходимо сконцентрировать в одном целом и дать название Контрольной Службы во главе с Начальником, с тем, чтобы их функции распространялись на все отрасли хозяйства.

Поднятый тов. Брагинским вопрос об одежде для охраны является больным вопросом для Управления дороги. Докладчик уже отметил, что мы на 20 г. сумели удовлетворить спецодеждой всего на 50%, в настоящем году предполагается удовлетворить на 95%. Я придаю этому большое значение, так как дорога является прифронтовой, но все зависит от размеров наших средств.

Относительно вопроса о неправильности расходования штрафа, взимаемого за прохождение по путям, я должен указать, что это было допущено, как крайняя мера, для того, чтобы возбудить в охране интерес к работе. Охрана наша находилась в ужасных условиях. Это будет отменено, и штраф пойдет по прямому назначению.

Относительно восстановления Ферганской линии вопрос был поднят и уже согласован в Турк. Правительстве. Линия имеет протяжение в 86 верст и на восстановление ее требуются средства, а их нет ни в Управлении дороги, ни у Правительства Туркреспублики. Требуется около 600 тысяч рублей золотом. Нам идет на помощь Хлопком. Он дает 100 тысяч рублей золотом, но этого недостаточно и не представляется возможным что либо сделать, хотя Ферганская линия является очень доходной и захватывает своим кольцом всю Ферганскую область, где сконцентрировано хлопководство. Должен добавить, что там

требуются только шпалы, скрепление болтов, костылей и прокладки, а также восстановление гражданских сооружений.

Остановлюсь еще на вопросе о переходе на твердое топливо. Дорога над этим вопросом много работала, и сейчас мы добиваемся у Краевого ЭКОСО предоставления нам разработки каменного угля, ибо то количество залежей угля, которое имеется в Самарканде, обеспечивает вполне дорогу, а то, что мы работаем сейчас на нефти, крайне не рационально. Но здесь встречается опять-таки препятствие в отсутствии средств. Мы обращались в Туркестанский ЦСНХ, но последний средств не имеет. Он не в состоянии даже удовлетворить наших рабочих и служащих по заключенным договорам. Будут средства у дороги, тогда и Ферганская линия и угольная промышленность будут восстановлены.

Относительно Нефтедага должен заметить, что Управлением дороги принимаются меры, чтобы этот вопрос двинуть вперед. Был согласован с НКПС отпуск нам 100 тысяч рублей золотом, но если бы нам сейчас дали хотя бы только 45 тысяч рублей, то мы смогли бы поставить Нефтедаг на хозрасчет и использовать материалы, в которых есть надобность. Ныне же, не имея средств, Нефтедаг влачит жалкое существование.

В заключение скажу еще раз, что хотя условия существования нашей дороги в общем лучше условий Ташкентской дороги, но в смысле снабжения материалами Ташкентская дорога находится в более выгодных условиях, чем Ср.-Азиатская жел. дор., которая, благодаря тому, что местное Туркестанское Правительство не имеет средств, и надеяться на быструю возможность восстановления народного хозяйства Туркестана не приходится, не имеет возможности улучшить свое положение. Поэтому я еще раз настаиваю на отпуске нам хотя бы незначительных оборотных средств; только при этих условиях представится возможным восстановить хозяйство Ср.-Аз. дор.

Тов. Борисов. Относительно вашего угля, который мне хорошо известен, должен сказать, что он таков, что если пролежит месяц, то превратится в мусор, так что ваши надежды на широкое его использование на паровозах совершенно напрасны. Его можно употреблять лишь на стационарные установки.

Относительно Нефтедага нужно указать, что тут получается такое явление: когда железная дорога усиливала свое внимание к Нефтедагу, хотела его взять себе, то вдруг появлялись разные специалисты-инженеры и начинали доказывать, что нефти нет, и вопрос проваливался. Когда проваливался вопрос, являлись представители различных акционерных обществ и возбуждали вопрос об эксплоатации Нефтедага. Такое чередование интересов безусловно внушает сомнение в том, что нефти нет. Я лично думаю, что нефть там есть.

Тов. Лазаревский. После объяснений, данных тов. Дубинским, мое слово будет кратко. Прежде всего, позвольте коснуться финансовой стороны. Ясно, что Средне-Азиатская жел. дор. дефицитна. Все цифры, которые приведены здесь ФКП, говорят за это. Но здесь-же был оглашен и другой документ, что будто-бы Средне-Азиатская жел. дор. должна 5 милл. руб. ПКПС. Между тем, на 1-ое октября, по данным ФКП, дорога является кредитором по расчетам с другими дорогами на сумму свыше 80 милл. руб. Эту цифру я считаю более верной и отсюда понятно то финансовое положение, в котором дорога находится. $^{0}/_{00}$-ное отношение расходов на материалы и зарплату дает картину совершенно иную, чем для дорог всей сети. Кроме того, в отношении заработной платы нужно учесть, что приказ № 1588, представляя известные льготы для работников Средне-Азиатской жел. дор., увеличивает чрезвычайно расход дороги на эту статью. Прежде всего, он вводит двойные подъемные, суточные, вместо двухнедельного отпуска дает для всех работников Средне-Азиатской жел. дор. месячный отпуск, что ложится тяжелым бременем на дорогу. Конечно, в месячных расходных расписаниях дороги это должно учитываться, между тем, это обстоятельство до сего времени не учитывалось.

Здесь указывалось на расход материалов — 4% — эта цифра была взята мною не из данных дороги, а из расчетов, которые были произведены И. Ф. Калмычиным, по поручению Наркома. Я считаю и могу утверждать, что это есть кассовый расход. Отчетность жел. дор. за 1921—22 г. пока еще не представлена в Центр, в частности же материальная отчетность отстает еще больше, и то предположение, которое делает И. Н. Борисов о том, чтобы выработать упрощенную отчетность за прежние годы, должно быть принято.

В отношении топливного хозяйства в моем докладе отмечено, что необходимо на дороге обратить серьезное внимание на нефтяные разработки. Я полагаю, что снабжение дороги в будущем местной нефтью будет иметь большое значение, оно будет иметь более реальное основание, чем перевод всей дороги на уголь.

Дальше, по вопросу, который затронул представитель РКП, что в моем докладе не указан % расхода топлива на местные нужды. Действительно, % у меня не указан, но было подчеркнуто, что паровозы расходуют нефть, все же прочие потребности обслуживаются другими видами топлива, в частности, моторной нефтью, саксаульными дровами, каменным углем. Нефтью отапливаются лишь Кизил-Арватские главные мастерские и водокачки.

Что касается вопроса о ремонте классных вагонов, то таковой у меня освещен. У меня отмечено, что большой ремонт идет в ущерб срочному осмотру классных вагонов.

Что касается замечания И. Н. Борисова о том, что неясно, каким образом на Средне-Азиатской жел. дор. может быть недостаток паро-

возов, то полагаю, что я недостаточно осветил этот вопрос в своем устном докладе. Этот недостаток паровозов был случайным в одном месяце на Красноводском участке. Вообще-же, по всей Средне-Азиатской жел. дор. недостатка в паровозах нет.

Закрытие водоснабжения на Средне-Азиатской жел. дор., как организационная мера, не применяется и применена быть не может при тех технических условиях, в которых находятся станции Средне-Азиатской жел. дор. в отношении водоснабжения.

Что касается работ по укреплению берегов Аму-Дарьи, то я умышленно не поместил их в свой доклад, потому что мой доклад имел целью осветить работу Средне-Азиатской жел. дор., а означенные работы находятся вне ее ведения. Вопрос о передаче работ дороге находится на рассмотрении НКПС и задерживается своим согласованием с подлежащими учреждениями.

Что касается тех льгот служащим Средне-Азиатской жел. дор., которые предоставляются приказом № 1518, то я не могу согласиться с тов. Дубининым, что этот приказ нужно отменить. Условия службы на Средне-Азиатской ж. д. настолько трудны, что должен быть какой-то стимул для привлечения туда квалифицированных работников. Безусловно, что этот приказ является в то же время обременительным для статьи расходов жел. дор., но я думаю, что должны быть лишь пересмотрены некоторые пункты его, в частности можно отменить его отдельные параграфы, касающиеся командировок в пределах дороги, но подъемные для целого ряда лиц, назначаемых на Средне-Азиатскую ж. д. из Центра и с других дорог, должны выдаваться в особом повышенном размере, в соответствии с общим законом для служащих охраны. В довоенное время для Средне-Азиатской ж. д. и, частью, для Ташкентской, проходящим по пустынным местностям, были установлены особые льготы в виде ежемесячной прибавки.

По затронутому тов. Брагинским вопросу относительно штатных и нештатных служащих, в моем докладе приведены цифры. В частности, наиболее характерной службой является Служба Пути, которая имеет большое количество нештатных рабочих. Наличие штатных и поденных по данной службе составляло на 1 июля 3.900 чел. При анализе этой цифры получается, что, даже при наличной нештатной рабсиле, по этой статье не хватает 700 человек до твердого штата.

Я хочу отметить также, что то количество рабсилы, которое было на Средне-Азиатской ж. д. в довоенное время, не может быть применено сейчас по тем соображениям, что эксплоатационная длина данной дороги увеличивалась кругло на 500 верст путем присоединения к ней Бухарской дороги от Кагана до Самсоново, а также Ферганской линии, которые до 1917 г. принадлежали частным обществам.

Я опять-таки повторяю, что в отношении Средне-Азиатской ж. д. нужно принять во внимание не только современные, чисто бытовые условия, но и условия современные, чисто-технические.

Как общее заключение по всей работе Средне-Азиатской дороги, в кратких словах хочу сказать, что Средне-Азиатская дорога безусловно находится на пути возрождения, и те достижения, которые ею сделаны, в особенности в смысле увеличения деповских участков, применения упрощенных методов эксплоатации,—дают реальный результат. Конечно, в один год многого сделать нельзя, и впереди Средне-Азиатской жел. дор. предстоит длительная работа по дальнейшему улучшению своего хозяйства.

Постановление Совещания.

Постановление Совещания.

1. Учитывая определившуюся дефицитность дороги, признать необходимым, в целях возможности планомерного ведения дорогой своего хозяйства, предложить ЦУЖЕЛ'у принять возможные меры к снабжению дороги денежными подкреплениями планомерно, без резких перебоев.

2. Предложить ФЕК рассмотреть вопрос о возможности установления при распределении дотации первоочередности для дефицитных дорог, наиболее удаленных от центра.

3. Предложить Управлению дороги в скорейшем времени закончить составление отчета за 1922 и 1923 гг., а ЦУЖЕЛ'у дать указания дороге о допустимых упрощениях в отчетности за прошлое время, с целью ускорения составления запоздавших отчетов.

4. Признать необходимым восстановление разрушенных участков Ферганской линии, что существенно важно для развития хлопководства и поднятия доходности этой весьма убыточной ныне линии.

5. Констатировать, что современные перевозки на Ср.-Азиатской железной дороге составляют около 60% довоенных, при чем перевозки хозяйственных грузов значительно выросли, перевозки же коммерческих грузов сильно сократились.

6. Признавая, что отсутствие на дороге коммерческих агентств неблагоприятно отражается на работе городских станций дороги, в частности—Ташкентской, указать Управлению дороги на желательность скорейшего открытия соответствующих коммерческих агентств.

7. Признать, что хотя количество недостач и хищений грузов понизилось значительно по сравнению с 1922 г., тем не менее абсолютные цифры таковых еще велики, и потому борьба с хищениями и недостачами должна вестись неослабно до полного изжития этих явлений.

8. Признать до сведения, что статистические данные о пробегах и утилизации подвижного состава, приведенные Гендокладчиком (полученные им от Службы Эксплоатации), значительно расходятся с данными ЦСК и что докладчиком отмечена неудовлетворительность постановки статистической отчетности, обратить внимание Управления дороги на

необходимость принять меры к упорядочению дела статистики в соответствии с существующими на сей предмет распоряжениями центра; в связи с этим признать необходимым командирование на Ср.-Азиатскую железную дорогу инспектора ЦСК для обследования состояния статистической отчетности, выяснения степени достоверности показываемых дорогой измерителей и выявления организационных недостатков в целях их устранения.

9. В виду явного излишка пропускной способности, предложить Управлению дороги пересмотреть перечень остановочных пунктов и произвести дальнейшее сокращение их.

10. Отмечая наличие значительного количества нерассмотренных Управлением дороги претензий по перевозкам, поручить Управлению дороги принять меры к поднятию работы по рассмотрению претензий.

11. Принимая во внимание установленную докладом перенаселенность пассажирских поездов, предложить Управлению дороги представить ЦУЖЕЛ'у соображения об увеличении для нее нормы пассажирского пробега для принятия их во внимание при распределении ЦУЖЕЛ'ом по кварталам отпущенного размера такового пробега, с увязкой в финансовом отношении.

12. Считая снабжение дороги децентрализованными материалами, отчасти в связи с денежной задолженностью центра по отношению к дороге, крайне недостаточным для выполнения необходимых работ, указать Управлению дороги на необходимость принятия мер к выделению на материалы больших сумм, чем это было за обследованный период, путем сокращения других расходов.

13. Констатировать, что достижения по снижению расхода топлива на паровозы недостаточны, и предложить Управлению дороги продолжать работу в этом направлении.

14. Признать желательным скорейшее осуществление организации Средне-Азиатской дороги собственных нефтяных разработок в пределах дороги, а также обследования вопроса о переводе дороги на местный уголь.

15. Признавая нецелесообразной с общегосударственной точки зрения перевозку шпал для Средне-Азиатской железной дороги сухим путем из Самары через Оренбург—Ташкент, предложить Таркому пересмотреть тарифы на шпалы в смешанном водно-железнодорожном сообщении.

16. Признать необходимым производство смены легких рельсов типа легче $22^1/_2$ фунтов в главном пути Средне-Азиатской железной дороги и предложить ЦУЖЕЛ'у принять меры к осуществлению такового в ближайшие годы в зависимости от финансовых возможностей.

17. Поручить ЦУЖЕЛ'у снабдить Средне-Азиатскую железную дорогу в наступающем 1923/1924 году необходимым количеством накладок и болтов к рельсам типа $18, 21^2/_3$ и $22^1/_2$ фунта.

18. Предложить ФКК, при финансировании Средне-Азиатской железной дороги, обратить особое внимание на важность обеспечения

дороги необходимыми кредитами для ремонта водопроводных сооружений, в виду особого характера и значения водоснабжения на этой дороге, и обязать Управление дороги, по согласовании кредитовой стороны вопроса, восстановить в наступающем строительном сезоне постоянное водоснабжение ст. Коган на реке Зарявшан.

19. Отмечая тяжелое положение жилищного вопроса на дороге, предложить ЦУЖЕЛ'у предусмотреть отпуск дороге средств на жилстроительство в течение ближайших лет, с учетом возможности более широкого использования местных материалов (камня, глины).

20. Общее состояние паровозного парка, равно как количество выпускаемых из ремонта единиц, признать удовлетворительным.

21. Отметить значительные достижения дороги в отношении использования паровозов между двумя средними ремонтами, а также в отношении увеличения тяговых участков.

22. Обратить внимание Правления дороги на необходимость усиления ремонта товарных вагонов.

23. Признать необходимой дальнейшую работу Управления дороги по увеличению производительности главных мастерских и по сокращению их штатов.

24. Предложить Управлению дороги обследовать вопрос о возможности сконцентрирования ремонта паровозов в Ташкентских мастерских с использованием Кизил-Арватских главных мастерских исключительно для ремонта вагонов; результаты обследования представить ЦУЖЕЛ'у.

25. Положение Сл. Связи признать в целом удовлетворительным, за исключением электротехнической мастерской, требующей усиления.

26. Ввиду отсутствия на дороге достаточного числа квалифицированных работников, особенно в Управлениях служб Счетно-Финансовой, Экономической и Сборов, а также недостаточной квалификации линейного командного состава по Сл. Пути, предложить Управлению дороги сделать соответствующие заявки ЦА, а последнему—обеспечить Средне-Азиатскую жел. дор. необходимым количеством работников.

27. Предложить дороге в ближайшее время осуществить ее предположение об открытии курсов для подготовки таксировщиков и других необходимых дороге коммерческих агентов.

28. Приработки кондукторских и паровозных бригад признать повышенными и указать Управлению дороги на необходимость доведения их до нормальных.

29. Усматривая неудовлетворительность снабжения проз-и спецодеждой, предложить Управлению дороги принять соответствующие меры и, в первую очередь, урегулировать вопрос о снабжении охраны постовой одеждой и обмундированием до наступления зимнего времени; вместе с тем, указать Управлению дороги на необходимость улучшить кадр охраны и условия и обстановку несения службы по охране, оградив места охраны, усилив освещение и предоставив все необходимое для проверки люков.

30. Ввиду слабости работы ТПО Средне-Азиатской жел. дор.,

имеющей для рабочих и служащих этой дороги особое значение, вследствие пролегания ее в большей ее части по ненаселенной местности,—поручить ЦБН сделать соответствующие сношения по этому вопросу с Транспосекцией, а Управлению дороги, с своей стороны, принять возможные меры к обеспечению наибольшего удовлетворения потребностей рабочих и служащих дороги со стороны ТПО.

31. Признать, что, при современных размерах работы дорог Туркестана, наличие в Ташкенте ОКП является излишним, при условии замены его местным Бюро по перевозкам при УЦ Средней Азии. Вопрос о проведении означенной реорганизации передать в ЦКП.

Лен. Гос. Ун-т
Научная
библиотека им.
Горького

[6p.]